

UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO DE JANEIRO
CENTRO DE CIÊNCIAS JURÍDICAS E ECONÔMICAS
FACULDADE DE DIREITO

**A RESPONSABILIDADE CIVIL DO PRÁTICO POR ACIDENTES DE
NAVEGAÇÃO**

FÁBIO DE OLIVEIRA FAGUNDES

Rio de Janeiro

2017/1

FÁBIO DE OLIVEIRA FAGUNDES

**A RESPONSABILIDADE CIVIL DO PRÁTICO POR ACIDENTES DE
NAVEGAÇÃO**

Monografia de final de curso, elaborada no âmbito da graduação em Direito da Universidade Federal do Rio de Janeiro, como pré-requisito para obtenção do grau de bacharel em Direito, sob a orientação do Professor Dr. Alexandre Ferreira de Assumpção Alves.

Rio de Janeiro

2017/1

F156r Fagundes, Fábio de Oliveira
A Responsabilidade Civil Do Prático Por Acidentes De Navegação / Fábio de Oliveira Fagundes. -- Rio de Janeiro, 2017.
67 f.

Orientador: Alexandre Ferreira de Assumpção.
Trabalho de conclusão de curso (graduação) - Universidade Federal do Rio de Janeiro, Faculdade de Direito, Bacharel em Direito, 2017.

1. Direito Marítimo. 2. Praticagem. 3. Responsabilidade Civil. I. Alves, Alexandre Ferreira de Assumpção, orient. II. Título.

342.29

FÁBIO DE OLIVEIRA FAGUNDES

**A RESPONSABILIDADE CIVIL DO PRÁTICO POR ACIDENTES DE
NAVEGAÇÃO**

Monografia de final de curso, elaborada no âmbito da graduação em Direito da Universidade Federal do Rio de Janeiro, como pré-requisito para obtenção do grau de bacharel em Direito, sob a orientação do Professor Dr. Alexandre Ferreira de Assumpção Alves.

Data da Aprovação: ____ / ____ / 2017.

Banca Examinadora:

Orientador Professor Dr. Alexandre Ferreira de Assumpção Alves

Membro da Banca

Membro da Banca

Rio de Janeiro

2017/1

RESUMO

O presente trabalho apresenta o estado atual da responsabilização civil do prático perante o armador por acidentes de navegação, a posição jurisprudencial da responsabilização administrativa do prático perante o Tribunal Marítimo e seus desdobramentos na Justiça Comum. Para isso, detalha o serviço de praticagem ao abordar suas origens no mundo e sua evolução histórica no Brasil desde 1808 até o conjunto legal-normativo em vigor. Discorre sobre como se dá a responsabilização administrativa do prático perante a autoridade marítima e o processo perante o Tribunal Marítimo para o julgamento de fatos e acidentes de navegação, onde práticos podem ser condenados ao pagamento de multas. Por fim, discorre sobre conceitos da responsabilidade civil, em especial sobre os elementos da responsabilidade civil subjetiva (dano, nexo causal e culpa ou dolo) e sobre seus excludentes (fato de terceiro, culpa exclusiva da vítima, caso fortuito ou força maior). E, com o intuito de concluir pela necessidade de limitação da responsabilização civil do prático, mostra como isso foi adotado em outros países e regiões por suas legislações. Apresenta-se uma sugestão de alteração da lei brasileira a fim de adotar a limitação da responsabilidade civil para práticos e para as sociedades de práticos, nas hipóteses de acidentes e fatos da navegação.

Palavras-chave: direito marítimo; praticagem; responsabilidade civil;

ABSTRACT

This paper presents the current state of the civil liability of the pilot before the ship-owner for nautical accidents, the jurisprudential position of the Brazilian Maritime Court that is an administrative liability of the pilot and its unfoldings in the Common Justice. For that, it details the pilotage services addressing its origins in the world and its historical evolution in Brazil from 1808 to the current laws and norms. It discusses how the administrative responsibility of the pilot before the maritime authority and the trial on the Maritime Court for nautical violations and accidents, where pilots may be sentenced to the payment of fines, is given. Finally, it presents the concepts of civil liability, especially the elements of subjective civil liability (damage, causal connection and culpability) and their exclusionary effects (third party's fault, sole fault of the victim, fortuitous event or force majeure). And with the intention of concluding for the limitation of the civil liability of the pilot shows how this has been adopted in other countries and regions by their legislation. And it presents a suggestion to change the Brazilian law in order to adopt the limitation of civil liability for pilots and for their societies, when accidents and nautical violations occurs.

Keywords: maritime law; pilotage; civil liability;

ABREVIATURAS

ABDM – Associação Brasileira de Direito Marítimo

AG – Agência da Capitania dos Portos ou Agente da Capitania dos Portos

ART – Artigo

CC – Código Civil

CCA-IMO – Comissão Coordenadora dos Assuntos da Organização Marítima Internacional

CCom – Código Comercial

CP – Capitania dos Portos ou Capitão dos Portos

CPC – Código de Processo Civil

CRFB – Constituição da República Federativa do Brasil

CTN – Código Tributário Nacional

DL – Decreto-Lei

DL – Delegacia da Capitania dos Portos ou Delegado da Capitania dos Portos

DOU – Diário Oficial da União

DPC – Diretoria de Portos e Costas ou Diretor de Portos e Costas

IAFN – Inquérito Administrativo sobre Acidentes e Fatos de Navegação

IBAMA – Instituto Brasileiro do Meio Ambiente

IEMA – Instituto Estadual do Meio Ambiente

IMO – *International Maritime Organization*

IN – Instrução Normativa

LBDN – Livro Branco de Defesa Nacional

LESTA – Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário (Lei nº 9.537/1997)

LOTM – Lei Orgânica do Tribunal Marítimo

MP – Medida Provisória

NORMAN – Norma da Autoridade Marítima

NPCP – Normas e Procedimentos da Capitania dos Portos

NPCF – Normas e Procedimentos da Capitania Fluvial

NR – Norma Regulamentadora

OMI – Organização Marítima Internacional (IMO, em inglês)

PL – Projeto de Lei

PLS – Projeto de Lei do Senado

RE – Recursos Extraordinário

REsp – Recurso Especial

RLESTA – Regulamento da LESTA (Decreto nº 2.596/1998)

RUSP – Representante Único do Serviço de Praticagem

SEC-IMO – Secretaria Executiva da Comissão Coordenadora dos Assuntos da Organização Marítima Internacional

SEP – Secretaria Especial de Portos

SOLAS – *International Convention for the Safety of Life at Sea*, Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar

STF – Supremo Tribunal Federal

STJ – Superior Tribunal de Justiça

TFR – Tribunal Federal de Recursos

TM – Tribunal Marítimo

TRF – Tribunal Regional Federal

ZP – Zona de Praticagem

SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO	9
2. A PRATICAGEM.....	11
2.1. Evolução Histórica da Praticagem	11
2.1.1. <i>História da Praticagem no Brasil</i>	12
2.1.2. <i>Lei Complementar 97/1999</i>	15
2.1.3. <i>Lei nº 9.537/1997 (LESTA)</i>	19
2.1.4. <i>Decreto nº 2.596/1998 (RLESTA)</i>	21
2.1.5. <i>Normas da Autoridade Marítima e as Normas e Procedimentos para as Capitâneas</i>	21
2.2. Classificação da Praticagem.....	24
2.3. Atribuições do Prático	26
2.4. Prestação da Praticagem.....	28
3. RESPONSABILIDADE ADMINISTRATIVA DO PRÁTICO.....	32
3.1. Tribunal Marítimo	35
3.2. O Processo Administrativo no Tribunal Marítimo para Julgamento dos Acidentes e Fatos da Navegação.....	38
3.2.1. <i>Inquérito</i>	38
3.2.2. <i>O Processo Perante o Tribunal Marítimo</i>	39
3.2.3. <i>Dos Recursos e da Execução</i>	42
3.2.4. <i>Das Penalidades</i>	43
3.3. Alguns julgados sobre fatos e acidentes de navegação relacionados à praticagem	43
4. RESPONSABILIDADE CIVIL	48
4.1. Responsabilidade Civil: Legislação Básica e Modalidades	49
4.1.1. <i>Responsabilidade Contratual versus Extracontratual</i>	51
4.1.2. <i>Responsabilidade Extracontratual Subjetiva</i>	52
4.1.3. <i>Responsabilidade Extracontratual Objetiva</i>	54
4.1.4. <i>Responsabilidade Contratual</i>	54
4.2. Responsabilidade Civil do Prático por Erro Específico de Navegação	54
4.3. Responsabilidade Civil do Prático Perante o Armador	55
4.4. Responsabilidade Civil do Prático no Direito Comparado	56
4.4.1. <i>Reino Unido</i>	57
4.4.2. <i>Canadá</i>	57
4.4.3. <i>Hong Kong</i>	58
4.4.4. <i>Austrália</i>	58
4.4.5. <i>França</i>	59
4.4.6. <i>Estados Unidos</i>	61
4.5. Propostas Legislativas para o Brasil	61
5. CONCLUSÃO	63
6. REFERÊNCIAS.....	65

1. INTRODUÇÃO

O objeto de estudo será a responsabilidade civil do prático por acidentes de navegação. A responsabilidade civil será o foco, e não a responsabilidade administrativa nem criminal do prático. Da mesma forma, os elementos de sua caracterização também estão limitados, sendo as condutas apenas aquelas que resultem em danos classificados como acidentes de navegação, ou seja, naufrágio, encalhe, colisão, abalroação, água aberta, explosão, incêndio, varação, arribada e alijamento.

A profissão dos pilotos práticos ou simplesmente práticos é quase tão antiga quanto o comércio marítimo. Na atualidade o prático presta serviços de assessoramento do comandante da embarcação nas manobras de entrada ou saída dos portos e vias navegáveis, em papel fundamental para a segurança do tráfego aquaviário, protegendo patrimônio, vidas, instalações portuárias e o meio ambiente¹.

Nos casos de acidentes de navegação, um julgamento técnico é realizado pelo Tribunal Marítimo (TM), que definirá a natureza do acidente, as circunstâncias em que se verificou, a determinação das causas e a fixação das responsabilidades. Um acórdão do TM deverá trazer, portanto, os elementos da responsabilidade civil subjetiva (dano, nexos causal e culpa ou dolo) e se foi verificado alguma excludente da responsabilidade civil (fato de terceiro, culpa exclusiva da vítima, caso fortuito ou força maior).

O estudo da responsabilidade civil desta profissão, exercida por profissional liberal, poderia simplesmente ser equivalente a de um médico ou engenheiro que assume obrigação de meio, onde se tem uma responsabilização civil subjetiva – devendo-se comprovar dolo ou culpa. Entretanto, as peculiaridades da indústria da navegação, as particularidades dos práticos e de sua regulação, o julgamento administrativo no Tribunal Marítimo, assim como pelo escasso número de doutrinadores no país tornam o estudo do tema algo interessante e relevante.

O assunto está em destaque há 10 anos, devido ao trabalho² do capitão da Marinha Mercante, bacharel em Ciências Náuticas, bacharel e doutor em Direito, além de prático dos portos do Estado do Rio de Janeiro Matusalém Gonçalves Pimenta. Segundo ele, “fez-se lacunosa quanto à responsabilidade civil desse profissional que trabalha exatamente para alcançar os mesmos objetivos pretendidos pela referida lei. Essa lacuna gera intranquilidade e

¹ PIMENTA, Matusalém Gonçalves. **Responsabilidade Civil do Prático**. Rio de Janeiro: Editora Lumen Juris, 2007. p. 57.

² Ibidem.

desafia o interesse público[...]”, referindo-se à Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário – Lei nº 9.537/1997.

Após essa publicação, o autor lançou outros 3 livros nessa área do conhecimento, sendo um deles publicado no idioma espanhol e o último resultado de sua tese de doutorado, onde correlaciona o aumento dos acidentes de navegação ao descumprimento de princípios trazidos pela Resolução A.960(23) da Assembleia da Organização Marítima Internacional – Recomendações sobre treinamento e certificação e procedimentos operacionais para práticos que não sejam práticos de águas profundas.

O trabalho está organizado em seis capítulos: 1. Introdução, 2. “A Praticagem”, 3. “Responsabilidade Administrativa do Prático”, 4. “Responsabilidade Civil”, 5. Conclusão e “Referências”.

O segundo capítulo trata da praticagem, aborda a sua evolução histórica no mundo e no Brasil até a legislação vigente, os tipos de praticagem, as atribuições e deveres dos práticos, assim como os modos de prestação da praticagem.

O terceiro capítulo discorre sobre a responsabilidade administrativa do prático perante a autoridade marítima, detalha as fases do processo administrativo no Tribunal Marítimo e traz acórdãos onde práticos estiveram envolvidos em acidentes de navegação.

O quarto capítulo é dedicado à responsabilidade civil, seus conceitos e elementos gerais, e se aprofunda na responsabilidade civil do prático perante o armador e na pesquisa da mesma no direito comparado. Por fim, traz uma ampliação da proposta legislativa³ apresentada inicialmente por Matusalém Gonçalves Pimenta, para passar a abranger os praticantes de práticos e sociedades de práticos.

Neste trabalho inicialmente foi utilizado o método histórico, buscando a evolução do tema no direito estrangeiro e no direito brasileiro. Em seguida, foram trabalhados os textos legais, jurisprudência administrativa no Tribunal Marítimo e, se tentou obter suas repercussões na Justiça comum.

Assim, no transcurso do trabalho foi realizada uma análise doutrinária, jurisprudencial e legislativa, e ao fim foram propostas soluções que acabaram por se alinhar com as observações apontadas pelos doutrinadores que vêm se dedicando ao tema.

³ PIMENTA, Matusalém Gonçalves. **Responsabilidade...** p. 161

2. A PRATICAGEM

O serviço de praticagem (pilotagem, em Portugal) é a atividade de assessoramento do comandante de uma embarcação, com contratação obrigatória ou facultativa, que é realizada por um profissional habilitado, o piloto prático, simplesmente chamado de prático (em Portugal, piloto; na Espanha e América Latina, *práctico*; nos países de língua inglesa, *pilot*; na França, *pilote* e na Itália, *pilota*⁴), que empresta seu conhecimento das particularidades de uma região - zona marítima ou interior - como o posicionamento de rochedos e outros perigos submersos, das correntes de marés ou outras correntes dominantes no local, para a segura movimentação de embarcações ao longo de certos trechos da costa, entrada e saída de portos, de barras, de lagoas e em rios⁵.

A atividade de pilotagem ou praticagem é exercida pelos pilotos práticos devidamente habilitados, ou seja, que foram aprovados e selecionados em processo seletivo público realizado pela Marinha do Brasil, com regras publicadas em Portaria e Edital da autoridade marítima para uma determinada Zona de Praticagem (ZP), visando a segurança do tráfego aquaviário, que é premissa fundamental na Marinha Mercante⁶.

Dessa forma, o comandante pode se valer desse profissional nas manobras de entrada e saída de portos e vias navegáveis, assim como nas de fundeio, atracação, desatracação, entrada e saída de vias interiores como barras, lagos, lagoas e rios, atuando para garantir a proteção das vidas humanas, das fazendas a bordo, das instalações portuárias e seus canais de acesso e do meio ambiente.

2.1. Evolução Histórica da Praticagem

A praticagem é quase tão antiga quanto o comércio marítimo, com registros em passagens bíblicas, nos Rolos de Rhodes (400 a.C) e Oléron (1199 d.C), no Código de Hamurabi e largamente utilizada por gregos e fenícios⁷. As Ordenações Francesas de 1681 exigiam a presença a bordo de um piloto que conhecesse os lugares mais longínquos, era o piloto prático de alto mar (*pilote hauturier*), aquele que seguia o caminho das estrelas. Essa praticagem de

⁴ CONSELHO NACIONAL DE PRATICAGEM. **De 1808 a 2008: 200 anos de praticagem regulamentada no Brasil**. Rio de Janeiro: Conapra, 2008. p. 16.

⁵ GILBERTONI, Carla Adriana Comitre. **Teoria e Prática do Direito Marítimo**. 3. ed. Rio de Janeiro: Renovar, 2014. p. 188.

⁶ MARTINS, Eliane Maria Octaviano. **Curso de Direito Marítimo: teoria geral**. 4. ed. Barueri: Manole, 2013. v. 1. p. 532.

⁷ PIMENTA, Matusalém Gonçalves. **Responsabilidade...** p. 57.

mar caiu em desuso, passando a ser atribuição do comandante, que agregou sofisticadas técnicas náuticas à sua formação, mas que ressurgiu com os grandes navios mercantes da atualidade em zonas perigosas ou com grande tráfego marítimo como Mar Báltico, Canal da Mancha e Mar do Norte ⁸.

Os Rolos de Oléron (o nome advém da Ilha de Oléron na costa Atlântica da França) continham sentenças compiladas nos séculos XI e XII, constituindo o mais importante código de costumes marítimos que vigoravam no Oceano Atlântico na Idade Média. Seu nome é devido aos julgamentos terem sido escritos em pergaminhos, que enrolados facilitavam o transporte a bordo. O local onde esses costumes se desenvolveram era onde se comercializava vinhos e sal, que parece indicar que o objetivo era garantir a segurança no comércio do vinho da região de Bordeaux para a Inglaterra. Dessa forma, alguns trechos dessas leis se referiam aos práticos, que tinham um papel importante nessa atividade econômica⁹.

2.1.1. História da Praticagem no Brasil

A história da praticagem no Brasil se inicia em 1808, com a chegada da Família Real de Portugal, tendo o Príncipe Regente D. João VI outorgado a Carta Régia de 28 de janeiro do mesmo ano, que abriu os portos brasileiros ao comércio às nações amigas de Portugal. O Visconde de Anadia, Secretário de Estado dos Negócios da Marinha e Domínios Ultramarinos assinou o Regimento para os pilotos práticos da Barra do Porto da Cidade do Rio de Janeiro, implantando assim os primeiros serviços de praticagem organizados no Brasil: “Pilotos Práticos desta Barra, capazes e com suficientes conhecimentos, que possam merecer a confiança dos Comandantes ou Mestres das embarcações que entrarem ou saírem deste Porto”.

Em 1889, o governo provisório republicano instituiu Decreto nº 79 com uma visão detalhada e ao mesmo tempo abrangente dos serviços de praticagem, confirmando os pressupostos da regulação de 1808 sobre a competência do Estado de garantir a segurança da navegação em águas restritas e da imprescindível contribuição dos pilotos práticos e de sua vinculação à Autoridade Marítima.

Em 1926, foi aprovado o Decreto nº 17.616 que subordinou os serviços de praticagem à Diretoria de Portos e Costas (DPC) e determinou que esses serviços fossem executados em cada localidade sob regulamentação própria estabelecida por essa diretoria.

⁸ GILBERTONI, Carla Adriana Comitre. Op cit. p. 188.

⁹ CONSELHO NACIONAL DE PRATICAGEM. Op cit. p. 22.

Em 1940, um novo Regulamento para as Capitânicas dos Portos, baixado pelo Decreto nº 5.798, passou a regular detalhadamente os serviços de praticagem. Esse regulamento cria as Corporações de Práticos ao dissolver as Associações de Práticos. As Corporações de Práticos, organizações de utilidade pública, de interesse da Segurança Nacional e da Alçada do Ministério da Marinha, passavam a ser administradas por um Prático-Mor, um Prático Ajudante e um Tesoureiro, que seriam eleitos em reunião convocada e presidida pelo Capitão dos Portos. Além disso, os atos das Corporações seriam enviados para serem aprovadas pelo Capitão dos Portos, subordinando dessa forma tanto técnica quanto administrativamente as Corporações ao Capitão dos Portos.

Em 1959, a autoridade marítima passa a dotar as entidades de praticagem com os recursos necessários para que os serviços sejam executados segundo parâmetros e desempenho com vista à segurança da navegação.

Em 1961, implanta-se com o Decreto nº 119 o regime de autogestão dos práticos sobre a infraestrutura da praticagem, definindo-se regras para a administração dos recursos materiais e financeiros das Corporações, com os serviços passando para o regime privado, mas na forma de serviço público delegado a particular. A nova regulamentação simplificou ao deixar de detalhar os pormenores dos recursos materiais e humanos da praticagem, limitando-se a definir que os serviços de praticagem são o conjunto de atividades profissionais exercido pelos práticos.

Em 1986, um novo Regulamento baixado pelo Decreto nº 93.475 determina que os serviços de praticagem continuem subordinados à autoridade marítima com as seguintes finalidades: de fiscalizar os aspectos técnicos e profissionais do exercício profissional dos práticos, de requisitar práticos para as atividades adicionais de busca e salvamento marítimo, e de cumprir um rodízio de trabalho aprovado pelo Capitão dos Portos, sendo esta a primeira vez que aparece esta última finalidade nos regulamentos, ao dizer explicitamente que o exercício da profissão de prático se dará através de uma entidade de praticagem “a fim de que seja assegurada a Praticagem, ininterruptamente a todos os navios, independentemente de tipo e porte bruto”.

Em 1988, o Decreto nº 97.026 aprovou os Regulamentos Gerais dos Serviços de Praticagem (art. 1º), revogou o Decreto nº 93.475/1986 (art. 3º). Esses regulamentos vigoraram por quase 10 anos até a edição do RLESTA.

Em 1991, ainda na vigência da autogestão dos serviços de praticagem pelos práticos, a autoridade marítima se retira formalmente da administração das entidades de praticagem, sem

nenhum impacto na infraestrutura dos serviços de praticagem, pois desde 1959 a gestão desses serviços vinha sendo exercida exclusivamente por práticos.

Em 1997, o então Presidente Fernando Henrique Cardoso sancionou a Lei nº 9.537 de 11 de dezembro de 1997, a Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário (LESTA), que trata em seu Capítulo III sobre o Serviço de Praticagem, definindo-o explicitamente como serviço de assessoria ao comandante requeridas por força de peculiaridades locais que dificultem a livre e segura movimentação da embarcação (art. 12), definindo os limites do relacionamento prático-comandante, resguardando ao comandante suas prerrogativas indissociáveis, sua autoridade e responsabilidades. Além disso, estabelece os requisitos para formação do prático, por meio de exame e estágio de qualificação, limita sua inscrição a apenas uma zona de praticagem (art. 13, §1º), determina que haverá um número mínimo de manobras para manutenção de sua habilitação (art. 13, §2º), assim como assegura aos práticos o livre exercício do serviço (art. 13, §3º).

A lei ainda estabelece que o serviço de praticagem é atividade essencial que deve estar permanentemente disponível (art. 14) e estipula as formas de intervenção da autoridade marítima (art. 14, parágrafo único): regulação do número de práticos em cada Zona de Praticagem (inc. I), de estabelecer preços do serviço (inc. II) e o de requisitar o serviço de práticos (inc. III). Em razão dessa essencialidade do serviço, obriga o prático a prestar o serviço de praticagem, sob pena de suspensão e, no caso de reincidência, a pena de cancelamento de seu certificado de habilitação (art. 15).

Em 1998, o senador Antônio Carlos Magalhães no cargo de Presidente do Senado Federal e no exercício da Presidência da República aprovou o Decreto nº 2.596 (RLESTA), de 18 de maio de 1998, que regulamentou a Lei nº 9.537/1997 (LESTA). O diploma definiu o serviço de praticagem como constituído de prático, lancha de prático e atalaia (art. 6º, inc. I), que a remuneração dos serviços abrangia o elencado no inciso I e que os preços seriam livremente negociados entre as partes interessadas, seja pelo conjunto dos elementos ou para cada elemento separadamente (art. 6º, inc. II), e que nos casos excepcionais em que não haja acordo, a autoridade marítima determinará a fixação do preço, garantida a obrigatoriedade da prestação do serviço (art. 6º, inc. III).

Em 2000, a autoridade marítima institui a NORMAM 12 – Norma da Autoridade Marítima para o Serviço de Praticagem, que traz pormenorizadas as diretrizes desse serviço. Estabelece que compete ao Diretor de Portos e Costas (DPC), como representante da autoridade marítima, regulamentar o serviço de praticagem, estabelecer as Zonas de Praticagem definindo

em quais o serviço será obrigatório e em quais o serviço será facultativo, assim como especificar quais embarcações são dispensadas da contratação desse serviço.

Em 2012, o Decreto nº 7.860, de 6 de dezembro, criou a Comissão Nacional para Assuntos de Praticagem, com o objetivo de propor: I - metodologia de regulação de preços do serviço de praticagem; II - preços máximos do serviço de praticagem em cada Zona de Praticagem; III - medidas para o aperfeiçoamento da regulação do serviço de praticagem em cada Zona de Praticagem; e IV - abrangência de cada Zona de Praticagem (art. 1º e incisos). As propostas da Comissão serão então submetidas à autoridade marítima para homologação (art. 1º, parágrafo único). Este Decreto revogou o art. 6º da RLESTA e seus incisos, e determinou sua nova redação: o serviço de praticagem é constituído de prático, lancha do prático e atalaia.

O diploma legal pátrio mais antigo e ainda vigente que se refere à atividade de praticagem é o Código Comercial (Lei nº 556, de 25 de junho de 1850) em apenas um artigo:

Art. 507 - O capitão é obrigado a permanecer a bordo desde o momento em que começa a viagem de mar, até a chegada do navio a surgidouro seguro e bom porto; e **a tomar os pilotos e práticos necessários em todos os lugares em que os regulamentos, o uso e prudência o exigirem; pena de responder por perdas e danos que da sua falta resultarem.** (grifos nossos).

Complementam o CCom, como exposto acima, a Lei nº 9.537/1997 - Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário (LESTA), o Decreto nº 2.596/1998, que regulamenta a LESTA (RLESTA), as Normas da Autoridade Marítima (NORMAM), Normas e Procedimentos para as Capitânicas (NPCP), Convenções Internacionais, assim como a analogia, os costumes e os princípios gerais do direito para a processar e julgar as lides referentes à praticagem na atualidade.

2.1.2. Lei Complementar 97/1999

A Lei Complementar 97/1999 em seu art. 9º, §1º prevê a “implantação do Livro Branco de Defesa Nacional, documento de caráter público, por meio do qual se permitirá o acesso ao amplo contexto da Estratégia de Defesa Nacional, em perspectiva de médio e longo prazos, que viabilize o acompanhamento do orçamento e do planejamento plurianual relativos ao setor.”

E no art. 17, lista em seus incisos as atribuições subsidiárias particulares da Marinha:

I - orientar e controlar a Marinha Mercante e suas atividades correlatas, no que interessa à defesa nacional;

- II - prover a segurança da navegação aquaviária;
- III - contribuir para a formulação e condução de políticas nacionais que digam respeito ao mar;
- IV - implementar e fiscalizar o cumprimento de leis e regulamentos, no mar e nas águas interiores, em coordenação com outros órgãos do Poder Executivo, federal ou estadual, quando se fizer necessária, em razão de competências específicas.
- V – cooperar com os órgãos federais, quando se fizer necessário, na repressão aos delitos de repercussão nacional ou internacional, quanto ao uso do mar, águas interiores e de áreas portuárias, na forma de apoio logístico, de inteligência, de comunicações e de instrução.

E no parágrafo único do mesmo artigo, investe por Lei o Comandante da Marinha como “Autoridade Marítima”, com a finalidade de tratar os assuntos desse artigo e relacionadas a assuntos afetos ao Poder Marítimo.

Remete o Livro Branco de Defesa Nacional à LC97/1999: “A Força (Marinha) também cumpre atribuições subsidiárias previstas em Lei, com ênfase naquelas relacionadas à ‘Autoridade Marítima’ para a salvaguarda dos interesses nacionais.”¹⁰ e detalha a organização dessa Força.

A NORTEC-07 da Diretoria de Portos e Costas elenca a Estrutura da Autoridade Marítima e o Sistema de Segurança do Tráfego Aquaviário conforme as figuras e legenda a seguir.

¹⁰ BRASIL. **Livro Branco de Defesa Nacional**. Disponível em <<http://www.defesa.gov.br/arquivos/2012/mes07/lbdn.pdf>>. Acesso em 28 de mar. 2017. p. 80.

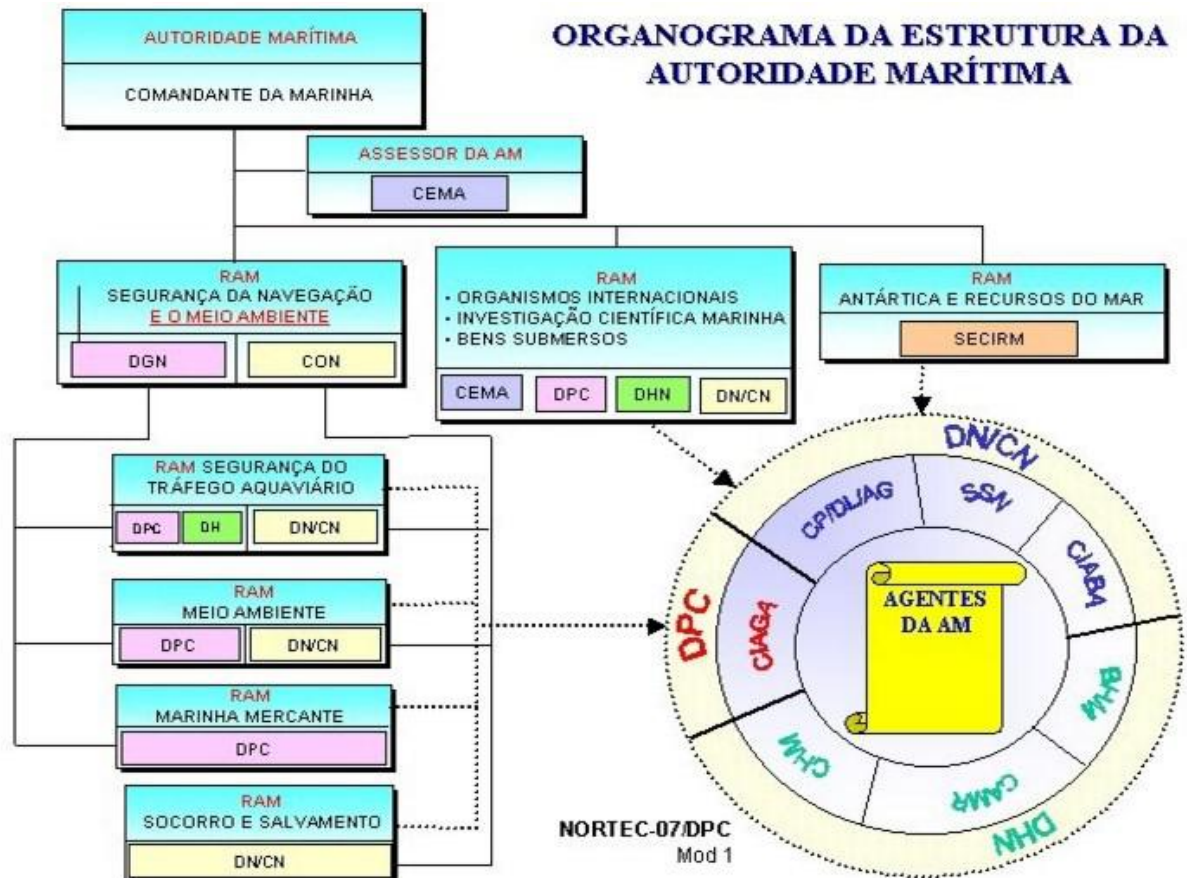


Figura 1 – Organograma da Estrutura da Autoridade Marítima¹¹

Legenda:

AAM – Agente da Autoridade Marítima

AG – Agência

BHM – Base de Hidrografia da Marinha

CAMR – Centro de Sinalização Náutica Almirante Moraes Rego

CEMA – Chefe do Estado-Maior da Armada

CHM – Centro de Hidrografia da Marinha

CIABA – Centro de Instrução Almirante Brás de Aguiar

CIAGA – Centro de Instrução Almirante Graça Aranha

DHN – Diretoria de Hidrografia e Navegação

DL – Delegacia

DN – Distrito Naval

DPC – Diretoria de Portos e Costas

RAM – Representante da Autoridade Marítima

SECIRM – Secretaria da Comissão Interministerial para os Recursos do Mar

O organograma da estrutura da autoridade marítima mostra que há uma estrutura de apoio composta de um órgão assessor, órgãos representantes (RAM) e agentes (AAM) para seu exercício efetivo de suas atividades de ordenamento e regulamentação das atividades da

¹¹ BRASIL. **Autoridade Marítima - Considerações**. Disponível em <<https://www.mar.mil.br/cprs/cprs/adm/automaritima.htm>>. Acesso em 12 de maio 2017.

Marinha Mercante, que vão desde a formação de pessoal para o trabalho nos portos até a investigação e julgamento de acidentes e fatos de navegação.

As Capitânias dos Portos são administrativamente subordinadas aos Distritos Navais e tecnicamente subordinadas à Diretoria de Portos e Costas, e por exercerem diretamente as atribuições locais da autoridade marítima, faz com que sejam os órgãos que mais interagem com a comunidade marítima, agindo como intermediárias da comunidade para os demais representantes e agentes da autoridade marítima¹².

Dessa forma, a estrutura da autoridade marítima e a delegação de competências estão definidas pela Portaria nº 156, de 3 de junho de 2004, da Marinha do Brasil e seus anexos. Sua estrutura conforme apresentada com seu organograma está no **Anexo A** dessa Portaria, e no **Anexo B** há as atribuições e os níveis de atuação dos órgãos envolvidos.

São designados os representantes da autoridade marítima para a Segurança do Tráfego Aquaviário no Anexo B (figura a seguir), em seu art. 5º, entre eles os assuntos concernentes à praticagem. Nesse mesmo artigo, em seu §2º está disposto que compete especificamente ao Diretor de Portos e Costas, em destaque os incisos “I – estabelecer as zonas em que a utilização do serviço de praticagem é obrigatória e especificar as embarcações dispensadas do serviço” [...] “IX – aprovar as Normas da Autoridade Marítima relativas a: a) habilitação e cadastro dos aquaviários e amadores; [...] m) regulamentação do serviço de praticagem; n) inquéritos administrativos sobre acidentes e fatos da navegação;” [...] “X – julgar os recursos sobre multas aplicadas por infrações aos regulamentos e leis relativos à segurança da navegação, em última instância”, que deve ser entendida como última instância administrativa.

No Anexo F, da mesma Portaria, há mais uma vez as delegações de competência do Comandante da Marinha, na qualidade de autoridade marítima, para o Diretor de Portos e Costas, com mesma redação trazida no Anexo B, art 5º, §2º incisos e alíneas, correspondendo ao Anexo F, art 1º, incisos II e X, e alíneas a), m) e n) do inciso X, e inciso XVIII, respectivamente.

¹² ARRUDA, Marcos Aurélio de. Autoridade Marítima. In: SILVA, Filipe Carvalho de Moraes; SILVA, Francisco Carlos de Moraes. **Agenciamento marítimo: atribuições e responsabilidades**. Vitória: Novacom, 2015. p. 134.

SISTEMA DE SEGURANÇA DO TRÁFEGO AQUAVIÁRIO

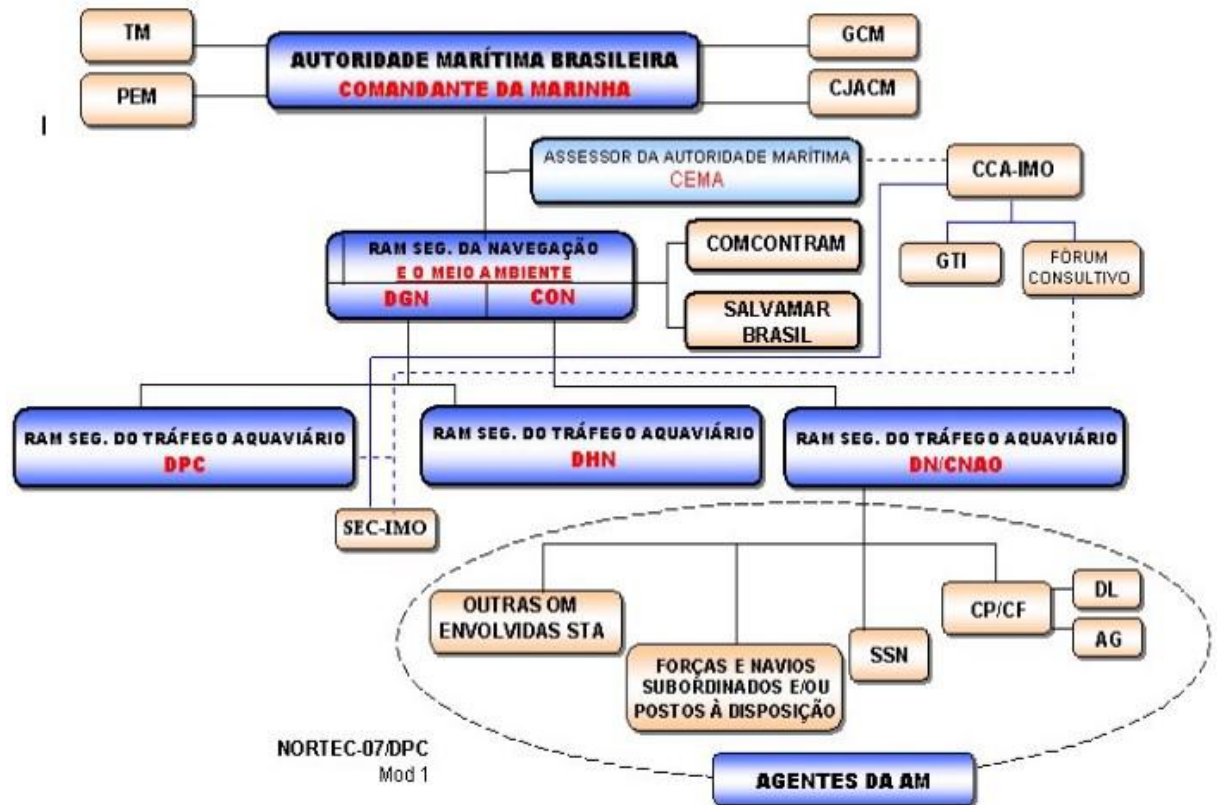


Figura 2 – Delegações conforme Anexo B da Portaria 156/MB/2004¹³

2.1.3. Lei nº 9.537/1997 (LESTA)

A Lei nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997 (LESTA), dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição brasileira (AJB). Tal diploma em seu art. 2º, inc. XV, conceitua o prático: “aquaviário não-tripulante que presta serviço de praticagem embarcado”.

A LESTA estabelece as atividades e competências da Autoridade Marítima, em seu artigo 3º com o fito de assegurar a salvaguarda da vida humana, a segurança da navegação e a prevenção da poluição ambiental provocada por embarcações, por plataformas ou por suas instalações de apoio.

O art. 4º elenca as atribuições da autoridade marítima, onde se destaca o inciso I – elaborar normas para: a) habilitação e cadastro dos aquaviários e amadores; e o inciso II – regulamentar o serviço de praticagem, estabelecer as zonas de praticagem em que a utilização do serviço é obrigatória e especificar as embarcações dispensadas do serviço. E estas atribuições são delegadas ao Diretor de Portos e Costas pela Portaria nº 156MB/2004.

¹³ BRASIL. Op cit.

No art. 12, a LESTA traz a definição desse serviço : “Art. 12. O serviço de praticagem consiste no conjunto de atividades profissionais de assessoria ao Comandante requeridas por força de peculiaridades locais que dificultem a livre e segura movimentação da embarcação.”

O Capítulo III da LESTA trata do serviço de praticagem em quatro artigos, do artigo 12 ao 15. O art. 12 enuncia o serviço de praticagem como visto acima.

O art. 13 e parágrafos descrevem o profissional que o exerce, o prático, que deverá ser devidamente habilitado através de inscrição concedida especificamente para cada zona de praticagem, após a aprovação em exame e estágio de qualificação (§1º), e que a manutenção dessa habilitação exigirá o cumprimento de uma frequência mínima de manobras (§2º), garante ainda o livre exercício da atividade aos práticos (§3º) seja individualmente, em associações ou contratado por empresas (*caput*), e ainda faculta à autoridade marítima habilitar comandantes de navios de bandeira nacional para exercer a condução da embarcação sem a presença do prático dentro de toda ou parte de uma zona de praticagem (§4º).

O art. 14 declara a essencialidade do serviço de praticagem devendo estar permanentemente disponível nas zonas de praticagem estabelecidas e dá poderes para a autoridade marítima regular o serviço no parágrafo único, definindo número mínimo de práticos por zona de praticagem (inciso I), fixar o preço do serviço (inciso II) e requisitar o serviço de práticos (inciso III).

O art. 15 impõe ao prático o dever de prestar o serviço e enumera as penas aplicáveis para a recusa não justificável: suspensão do certificado de habilitação e, em caso de reincidência, o cancelamento do certificado.

A Lei nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997, foi regulamentada pelo Decreto nº 2.596, de 18 de maio de 1998 (Regulamento de Segurança do Tráfego Aquaviário em Águas sob Jurisdição Nacional - RLESTA) em consonância com o estatuído pelo art. 40 da LESTA: “Art. 40 - O Poder Executivo regulamentará esta Lei no prazo de cento e oitenta dias, contado a partir da data de sua publicação.”. O Decreto já foi alterado uma única vez pelo Decreto nº 7.860, de 6 de dezembro de 2012, que criou a Comissão Nacional para Assuntos de Praticagem e alterou o art. 6º da RLESTA a fim de suprimir os seus incisos, que futuramente terão a redação como resultado do trabalho dessa Comissão.

2.1.4. Decreto nº 2.596/1998 (RLESTA)

Analisando o Decreto nº 2.596/1998 observa-se que os Capítulos I, II, III, VI e Anexo I contêm artigos que trazem definições, enquanto nos Capítulos IV, V e Anexo II há a pormenorização das infrações administrativas imputáveis aos autores materiais e as penalidades a que estão sujeitos, assim como o valor das multas aplicáveis.

O art. 7º trata das infrações às regras do tráfego aquaviário definidas como inobservância de quaisquer preceitos da RLESTA, de normas complementares, de ato ou resolução internacional ratificados pelo Brasil, traz penalidades e listas os possíveis autores materiais das infrações, estes listados no §3º, onde se destaca no inciso “VI – o prático”.

Mesmo com a regulamentação pelo RLESTA é necessário a edição de dezenas de Portarias pela Diretoria de Portos Costas (DPC), subordinada à Diretoria Geral de Navegação da Marinha do Brasil, sob a forma de Normas da Autoridade Marítima (NORMAM).

2.1.5. Normas da Autoridade Marítima e as Normas e Procedimentos para as Capitâneas

As Normas da Autoridade Marítima (NORMAM) são normas complementares emitidas pela autoridade marítima conforme autoriza o *caput* do artigo 7º da RLESTA. São normas sobre os mais variados assuntos, entre elas a NORMAM 12/DPC - Serviço de Praticagem:

- NORMAM 01/DPC - Embarcações Empregadas na Navegação em Mar Aberto;
- NORMAM 02/DPC - Embarcações Empregadas na Navegação Interior;
- NORMAM 03/DPC - Amadores, Embarcações de Esporte e/ou Recreio e para Cadastramento e Funcionamento das Marinas, Clubes e Entidades Desportivas Náuticas;
- NORMAM 04/DPC - Operação de Embarcações Estrangeiras em Águas Jurisdicionais Brasileiras;
- NORMAM 05/DPC - Homologação de Material;
- NORMAM 06/DPC - Reconhecimento de Sociedades Classificadoras para Atuarem em Nome do Governo Brasileiro;
- NORMAM 07/DPC - Atividades de Inspeção Naval;
- NORMAM 08/DPC - Tráfego e Permanência de Embarcações em Águas Jurisdicionais Brasileiras;
- NORMAM 09/DPC - Inquéritos Administrativos;

- NORMAM 10/DPC - Pesquisa, Exploração, Remoção e Demolição de Coisas e Bens Afundados, Submersos, Encalhados e Perdidos;
- NORMAM 11/DPC - Obras, Dragagem, Pesquisa e Lavra de Minerais Sob, Sobre e às Margens das Águas sob Jurisdição Brasileira;
- NORMAM 12/DPC – Serviço de Praticagem;
- NORMAM 13/DPC – Aquaviários;
- NORMAM 14/DPC – Cadastramento de Empresas de Navegação, Peritos e Sociedades Classificadoras;
- NORMAM 15/DPC – Atividades Subaquáticas;
- NORMAM 16/DPC – Estabelecer Condições e Requisitos para Concessão e Delegação das Atividades de Assistência e Salvamento de Embarcação, Coisa ou Bem em Perigo no Mar, nos Portos e Vias Navegáveis Interiores;
- NORMAM 20/DPC - Gerenciamento da Água de Lastro de Navios;
- NORMAM 21/DPC - Uso de Uniformes da Marinha Mercante Nacional;
- NORMAM 22/DPC - Cerimonial da Marinha Mercante Nacional;
- NORMAM 23/DPC - Controle de Sistemas Antiincrustantes Danosos em Embarcações;
- NORMAM 24/DPC - Credenciamento de Instituições para Ministrar Cursos para Profissionais Não-Tripulantes e Tripulantes Não-Aquaviários;
- NORMAM 27/DPC - Homologação de Helipontos Instalados em Embarcações e em Plataformas Marítimas;
- NORMAM 29/DPC - Transporte de Cargas Perigosas;
- NORMAM 30/DPC Vol. I - Ensino Profissional Marítimo, Volume I - Aquaviários e Volume II - Portuários e Atividades Correlatas;
- NORMAM 30/DPC Vol. II - Ensino Profissional Marítimo, Volume I - Aquaviários e Volume II - Portuários e Atividades Correlatas.

Pelas particularidades locais, os capitães dos portos emitem Normas e Procedimentos para as Capitanias dos Portos (NPCP) ou Fluvial (NPCF), que particularizam as NORMAM às peculiaridades da área de jurisdição de cada Capitania dos Portos.

2.1.5.1. NORMAM-12

A NORMAM-12 são as Normas da Autoridade Marítima para o Serviço de Praticagem. Neste trabalho considerada até a modificação de número 17, introduzida pela Portaria nº82/DPC, de 4 de abril de 2017, que tem como propósito estabelecer normas para esse serviço nas águas jurisdicionais brasileiras (AJB)¹⁴.

A NORMAM-12 se aplica a todos os serviços de praticagem, em especial aos práticos, aos praticantes de práticos e aos usuários desse serviço¹⁵. É de competência da Diretoria de Portos e Costas (DPC), como representante da autoridade marítima para a segurança do tráfego aquaviário, regulamentar o serviço, estabelecer as zonas de praticagem em que a utilização é obrigatória ou facultativa, assim como dispensar embarcações de sua contratação¹⁶.

A Seção II, do Capítulo 1, traz definições importantes, como o conceito de atalaia (Item 0105), de certificado de habilitação de praticante de prático (Item 0106), de certificado de habilitação de Prático (Item 0107), da CONAPRA – Conselho Nacional de Praticagem, associação profissional sem fins lucrativos que reúne os práticos brasileiros e é reconhecida pela autoridade marítima como órgão de representação nacional de praticagem (Item 0108), e muitas outras definições para a correta interpretação dessa norma.

Já o Capítulo 2 trata dos práticos, desde o processo seletivo público (Seção I), passando pela certificação, qualificação do praticante de prático e do exame de habilitação do prático (Seção II), assim como a execução do serviço de praticagem (Seção III), detalhando seus deveres (Seção IV), as condições para o afastamento do prático e do praticante de prático (Seção V), sobre a manutenção da habilitação (Seção VI), sobre a habilitação do comandante para a dispensa de uso do prático (Seção VII), sobre o número de práticos por zona de praticagem (Seção VIII), sobre os exames médicos e psicofísicos afetos aos práticos (Seção IX), atribuições da CONAPRA (Seção X) e, finalmente, sobre o curso para atualização de práticos (Seção XI).

O Capítulo 3 detalha os elementos materiais para execução da praticagem: lancha do prático, com características detalhadas no Item 0301 e em número mínimo de lanchas de prático de modo a manter ininterrupto o serviço de praticagem; lancha de apoio à praticagem, que não substitui a lancha do prático e possui menos requisitos de equipamentos; e atalaia, também chamada de estação de praticagem, que é a estrutura operacional e administrativa organizada

¹⁴ BRASIL. **Normas da Autoridade Marítima para o Serviço de Praticagem – NORMAM-12 / DPC**. 1. Revisão. Mod 17. Disponível em <<https://www.dpc.mar.mil.br/sites/default/files/normam12.pdf>>. Acesso em 4 de maio 2017. Item 0101.

¹⁵ Ibidem. Item 0102.

¹⁶ Ibidem. Item 0103.

para prover, coordenar, controlar e apoiar o atendimento do práctico a embarcações na zona de praticagem.

O Capítulo 4 trata das Zonas de Praticagem, sua definição, a relação das ZP (Anexo 4-A), informações sobre o ponto de espera do práctico (Anexo 4-B) e sobre a praticagem de caráter obrigatório ou facultativo.

Por fim, o Capítulo 5 se refere à definição dos preços dos serviços de praticagem, preço máximos fixados pela DPC, segundo os procedimentos metodológicos aprovados por Resolução da Comissão Nacional para Assuntos de Praticagem (CNAP) e do tratamento tarifário para navios de guerra e de Estado estrangeiros em visita a portos brasileiros em tempo de paz, que será definido segundo o critério de reciprocidade entre as nações.

2.2. Classificação da Praticagem

Jozé Candido Sampaio de Lacerda classifica a praticagem quanto à sua execução como livre quando a embarcação está dispensada de contratar um práctico, ou seja, quando sua contratação é facultativa, e como obrigatória quando a segurança da navegação e a segurança nacional tornam indispensáveis a sua contratação¹⁷. Para isso são definidas Zonas de Praticagem (ZP).

Zona de praticagem é uma área geográfica delimitada pela Diretoria de Portos e Costas (DPC) da Marinha do Brasil e há atualmente 22 zonas de praticagem obrigatória no Brasil¹⁸, possuindo algumas delas trechos de praticagem facultativa.

Carla Adriana Comitre Gilbertoni, por sua vez, classifica a praticagem quanto ao local onde é exercida, podendo haver praticagem de barra ou de porto, praticagem fluvial e praticagem de mar ou de costa¹⁹.

A praticagem em todos os países tem características comuns como o caráter local, a ausência de vínculo empregatício e o controle estatal que determina as zonas de praticagem e regula a atividade²⁰ a fim de reduzir sinistros, proteger os portos e otimizar o comércio marítimo.

¹⁷ LACERDA, Jozé Cândido Sampaio de. **Curso de direito privado da navegação: direito marítimo**. Rio de Janeiro: Freitas de Bastos, 1984. v. 1. p. 141.

¹⁸ BRASIL. **Normas da Autoridade Marítima para o Serviço de Praticagem – NORMAM-12 / DPC**. 1. Revisão. Mod 17. Disponível em <<https://www.dpc.mar.mil.br/sites/default/files/normam12.pdf>>. Acesso em 4 de maio 2017.

¹⁹ GILBERTONI, Carla Adriana Comitre. Op cit. p. 188.

²⁰ MARTINS, Eliane Maria Octaviano. Op cit. p. 533.

Internacionalmente o marco legal da praticagem é a Resolução A.159 da Assembleia da Organização Marítima Internacional (OMI), de 1968, que adotou a recomendação sobre praticagem. A Resolução OMI A.159(ES.IV) foi seguida da Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar (Convenção SOLAS) de 1974/1988 e de outras Resoluções da OMI que tratam sobre segurança, habilitação, certificação e da atividade de praticagem em determinadas áreas²¹:

- A.275(VIII) – Recomendação sobre padrões de desempenho mecânico para escada do práctico, revogada pela A.889(21);
- A.426(XI) – Provisões para o embarque e o desembarque de prácticos em embarcações muito grandes, que foi revogada pela A.889(21);
- A.480(IX) – Recomendação sobre o uso de prácticos de águas profundas qualificados no Mar Báltico;
- A.486(XII) – Recomendação sobre o uso de prácticos de águas profundas qualificados no Mar do Norte, Canal da Mancha e Skagerrak;
- A.579(14) – Uso dos serviços de praticagem no Estreito de Øresund, que determina que certos petroleiros, todos os cargueiros de produtos químicos e gaseiros, assim como embarcações que transportem material radioativo que utilizem o Estreito de Øresund (que separa Suécia e Dinamarca) utilizem os serviços de praticagem;
- A.620(15) – Navegação através das entradas do Mar Báltico, que determina que embarcações com calado de 13 metros ou mais devem usar os serviços de praticagem estabelecidos pelos Estados costeiros nos acessos ao Mar Báltico;
- A.668(16) – Uso dos serviços de praticagem no *Euro-Channel* e *Ij-Channel* (Holanda);
- A.710(17) – Uso dos serviços de praticagem em embarcações com mais de 70 metros de comprimento e em todos os petroleiros, gaseiros e transportadores de produtos químicos no Estreito de Torres e no *Great North East Channel* (Austrália);
- A.827(19) – Trata do roteamento do tráfego de embarcações (rotas marítimas) no Estreito de Istambul, no Estreito de Canakkale e no Mar de Marmara;
- A.889(21) – Provisões para a transferência de prácticos, que dá recomendações sobre a construção de escadas para prácticos, que foi revogada pela A.1045;
- A.960(23) – Recomendações sobre treinamento e certificação e procedimentos operacionais para prácticos que não sejam prácticos de águas profundas;

²¹ MARTINS, Eliane Maria Octaviano. Op cit. p. 534-536.

- A.1045(27) – Provisões para a transferência do práctico²².

2.3. Atribuições do Prático

Podem-se encontrar atribuições e deveres dos prácticos em toda legislação já exposta, mas eles estão pormenorizados no item 0228 da NORMAM-12, na alínea "a". Esses deveres podem ser sistematizados em 6 grupos, onde serão **mantidos os números das subalíneas do item 0228**:

I – O serviço de praticagem propriamente inclui: 1) assessoramento do comandante da embarcação na condução da faina de praticagem²³; 2) aptidão do práctico a prestar o serviço de praticagem em todos os tipos de embarcações e em toda a extensão da ZP; 3) estabelecer as comunicações com o Serviço de Tráfego de Embarcações - VTS e outras embarcações em trânsito na ZP, de modo a garantir a segurança do tráfego aquaviário; 17) uso do colete salva-vidas na faina de transbordo lancha/embarcação/lancha; 18) cumprir as Normas da Autoridade Marítima (NORMAM, NPCP/NPCF) e comunicar à Capitania, à Delegacia ou à Agência sempre que, no desempenho da função de práctico, observar o seu descumprimento.

II – O práctico deve informar quaisquer riscos supervenientes à segurança da navegação: 4) comunicar à Capitania, à Delegacia ou à Agência as variações de profundidade e de correnteza dos rios, canais, barras e portos, principalmente depois de fortes ventos, grandes marés e chuvas prolongadas, assim como quaisquer outras informações de interesse à segurança do tráfego aquaviário; 5) comunicar à Capitania, à Delegacia ou à Agência qualquer alteração ou irregularidade observada na sinalização náutica.

III – Quanto ao direito de recusa e à obrigatoriedade de prestação do serviço mesmo quando houver divergências com o contratante: 6) comunicar, com a maior brevidade possível, ao comandante da embarcação e à Capitania, à Delegacia ou à Agência, a existência de condições desfavoráveis ou insatisfatórias para a realização da faina de praticagem e que impliquem risco à segurança da navegação; 13) executar as atividades do serviço de praticagem, mesmo quando em divergência com a empresa de navegação ou seu representante legal.

²² OMI. *Knowledge Centre – Index of IMO Resolutions*. Disponível em < <http://www.imo.org/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/Pages/Assembly-%28A%29.aspx> >. Acesso em 31 mai 2017.

²³ Faina de praticagem é definida como a atividade que envolve a realização de manobra de praticagem e/ou navegação de praticagem em uma zona de praticagem. Por sua vez, manobras de praticagem são as manobras de atracar e desatracar, de fundear e suspender, de amarrar à bóia e largar da bóia, de entrar e sair de dique ou carreira e de alar ao cais, quando executadas com a assessoria de práctico. E a navegação de praticagem é a navegação realizada no interior de uma zona de praticagem com assessoria de um ou mais prácticos embarcados.

Neste aspecto, Matusalém Gonçalves Pimenta pondera que o subitem 13 disciplina o art. 15 da LESTA, "que o legislador desejou coibir recusas injustificáveis, e não toda e qualquer recusa, visando tão-somente à disponibilidade permanente da atividade, considerada de caráter essencial". A parte final deste subitem se relaciona com a "recusa técnica", e determina que a autoridade marítima dirimirá divergências relativas a assuntos técnico-operacionais referentes à segurança do tráfego aquaviário, à salvaguarda da vida humana nas águas e à prevenção da poluição hídrica, ou seja, apesar do prejuízo à continuidade do serviço, essa recusa seria plenamente justificável²⁴.

Matusalém Gonçalves Pimenta ressalta ainda que, apesar da essencialidade do serviço, esse subitem 13 não tem o condão de "proteger os maus pagadores, nem tampouco impingir aos práticos a execução de trabalho sem a garantia da justa remuneração. Se o preço está legalmente estabelecido, por livre negociação ou por arbitramento da Autoridade Marítima, seu pagamento exsurge como condição *sine qua non* para a execução do serviço"²⁵.

IV – Com a finalidade de manutenção da habilitação e atualização, o prático deve: 7) manter-se atualizado quanto às particularidades do governo, da propulsão e das condições gerais das embarcações, a fim de prestar com segurança e eficiência o serviço de praticagem; 8) manter-se atualizado quanto às alterações promovidas nos diversos documentos náuticos e nas características dos faróis, balizamentos e outros auxílios aos navegantes na ZP; 21) realizar o curso de atualização para práticos (ATPR); 15) cumprir o número mínimo de fainas de praticagem estabelecido para manter-se habilitado; 16) submeter-se aos exames médicos e psicofísicos de rotina.

V – Para o apoio às atividades de busca e salvamento (SAR), compete ao prático: 9) cooperar nas atividades de busca e salvamento (SAR) e de levantamentos hidrográficos na sua ZP; 10) assessorar a Capitania, Delegacia ou Agência nas fainas de assistência e salvamento marítimo;

VI – Ainda se pode agrupar alguns subitens que trazem exigências administrativas: 11) manter atualizados seus dados pessoais junto à Capitania, à Delegacia ou à Agência com jurisdição sobre a ZP; 12) integrar bancas examinadoras pertinentes ao processo seletivo à categoria de praticante de prático e ao exame de habilitação para prático; 14) cumprir a escala de rodízio única de serviço de prático; 19) manter-se em disponibilidade na ZP, durante todo o período de escala, para atender a qualquer faina de praticagem; 20) contribuir para a

²⁴ PIMENTA, Matusalém Gonçalves. **Responsabilidade...** p. 86

²⁵ Idem.

qualificação dos praticantes de prático da ZP; 22) apresentar-se para a faina de praticagem em perfeitas condições de higiene física e mental.

O item 0231 da NORMAM-12 trata das condições desfavoráveis, devendo o prático comunicar imediatamente à Capitania, à Delegacia ou à Agência qualquer fato ou ocorrência que implique em risco à segurança do tráfego aquaviário, à salvaguarda da vida humana, à preservação do meio ambiente ou à faina de praticagem na ZP, tais como: a) condições meteorológicas e estado do mar adversos; b) acidentes ou fatos da navegação; ou c) deficiências técnicas do navio ou da tripulação.

As informações acima são usadas para subsidiar o Capitão, Delegado ou Agente na declaração a impraticabilidade total ou parcial da ZP, autorizar que o serviço de praticagem deixe de ser prestado ou impedir a entrada e saída de embarcações. A NPCP/NPCF deverá conter procedimentos específicos de coordenação das ações entre a Capitania, Delegacia ou Agência, administrações dos portos e dos terminais e as entidades de praticagem para declaração de impraticabilidade da ZP como os parâmetros para sua declaração e os meios de comunicação a serem utilizados para informar todas as partes interessadas: embarcações, administrações dos portos e dos terminais, agências de navegação, armadores e demais integrantes da comunidade marítima e interessados (item 0232, NORMAN-12).

2.4. Prestação da Praticagem

O serviço de praticagem é constituído por 3 elementos: prático, lancha de prático e atalaia (art. 6º, inc. I, Decreto nº 2.596/98). A remuneração desse serviço inclui esse complexo elencado no inciso I e o seu preço deve ser livremente negociado entre as partes interessadas, seja pelo conjunto dos elementos ou para cada elemento separadamente (inc. II).

Os serviços de praticagem são organizados por Estado, com exceção da ZP-01 Macapá/Fazendinha (AP) - Itacoatiara (AM) na Bacia Amazônica Oriental, que abrange os Estados do Amapá, Pará e Amazonas. Em cada Estado haverá uma ou mais zona de praticagem, em função de suas particularidades.

A lancha do prático é a embarcação devidamente homologada pela Capitania dos Portos com jurisdição sobre a zona de praticagem, para ser empregada no deslocamento e no transbordo do prático para o embarque e desembarque na embarcação. A estrutura fixa instalada na proa da lancha de prático que tem como propósito auxiliar o embarque e o desembarque do prático na embarcação chama-se enxárcia.

A atalaia é a estrutura operacional e administrativa organizada de forma a prover, coordenar, controlar e apoiar o atendimento do prático à embarcação em uma zona de praticagem, sendo também denominada de estação de praticagem. O Conselho Nacional de Praticagem (CONAPRA) possui delegação de competência da DPC para realizar as inspeções necessárias para homologação das atalaias, por meio do Certificado de Homologação da Atalaia (Anexo 3-C, NORMAM-12) e com cópia para a Capitania, Delegacia ou Agência.

A atalaia deverá ser estruturada para atender de maneira eficiente e ininterrupta às necessidades do serviço de praticagem. Na eventualidade de haver mais de uma atalaia em uma zona de praticagem, será estabelecido pelo Representante Único do Serviço de Praticagem (RUSP) uma coordenação entre as entidades de praticagem, a ser ratificada pela Capitania, Delegacia ou Agência, de modo que apenas uma das atalaias atue como estação de praticagem da zona de praticagem a fim de atender às solicitações das embarcações.

O CONAPRA é uma associação profissional com sede no Rio de Janeiro e que congrega práticos brasileiros, tendo por finalidade representá-los perante autoridades governamentais e entidades representativas de setores do meio marítimo nas questões ligadas à praticagem. É reconhecido pela Autoridade Marítima como órgão de representação nacional de praticagem, possuindo as tarefas específicas previstas nas NORMAM's e em outros documentos emitidos pela DPC.

São atribuições do CONAPRA, dentre outras: auxiliar no controle e na fiscalização do exercício profissional do prático e na aplicação do curso de atualização de práticos (ATPR); auxiliar no controle e fiscalização do exercício profissional das entidades de praticagem; auxiliar como assessor ou moderador nos acordos regionais sobre fixação de preços de praticagem nas diversas ZP; e homologar as atalaiais e as tripulações das lanchas de prático e realizar as inspeções e laudos periciais para homologação do serviço de lancha de prático, como visto acima (item 0250, NORMAM-12).

No plano internacional, os práticos são representados pela AIMP²⁶ – Associação Internacional Marítima dos Práticos, que é uma entidade de grande prestígio na comunidade marítima e com representação em organismos internacionais como Organização Marítima Internacional (OMI), Organização Internacional do Trabalho (OIT), Organização das Nações Unidas (ONU), entre outras²⁷. A AIMP foi fundada em 1970 e hoje reúne mais de 8.000 práticos em 63 associações de 54 países²⁸.

²⁶ IMPA - International Maritime Pilots Association

²⁷ PIMENTA, Matusalém Gonçalves. **Responsabilidade...** p. 80

²⁸ IMPA. **IMPA - International Maritime Pilots' Association - About Us**. Disponível em <http://www.impahq.org/about_impa.php>. Acesso em 29 maio 2017.

O prático e o praticante de prático somente poderão estar certificados, nas respectivas categorias, em uma única zona de praticagem (item 0222, alínea "a") e dessa forma habilitados para o exercício de suas atividades em uma determinada zona de praticagem.

Os práticos, devidamente habilitados, podem prestar os serviços de praticagem de 3 diferentes maneiras: individualmente, organizados em associações ou contratados por “empresas” (art. 13, Lei nº 9.537/97).

Ao prestar o serviço de praticagem na modalidade individual, ou seja, de modo não associado. Para isso, o prático terá que cumprir todas as exigências previstas para esse serviço, assim como possuir lancha de prático e atalaia homologadas.

A modalidade de organização em associações de práticos (art. 13 da Lei nº 9.537/97) foi prevista no item 0225 da NORMAM-12 como sendo aquela exercida através de sociedade simples ou empresária, ou seja, os práticos atuarão em sociedade, prestando exclusivamente os serviços de praticagem. Configurando-se como sociedade simples, o contrato social será inscrito no Registro Civil das Pessoas Jurídicas (RCPJ); caso seja sociedade empresária, constituindo-se segundo um dos tipos societários previstos no art. 981 do Código Civil, seus atos constitutivos serão inscritos na Junta Comercial.

A maioria das zonas de praticagem do Brasil possui os práticos organizados sob essa forma, através de sociedades empresárias que, por sua vez, possuem contratos de prestação de serviços com representantes da armação nacional e estrangeira. As sociedades de praticagem têm contratos com o Sindicato da Armação Nacional, com o Sindicato das Agências Marítimas Locais, com o Centro de Navegação Transatlântica (que negocia com os armadores estrangeiros) e com a Petrobras, além de contratos menores²⁹.

Por fim, o prático poderá ser contratado por sociedade simples ou empresária, consoante a legislação trabalhista vigente. Nessa modalidade, Matusalém Gonçalves Pimenta levanta algumas dificuldades. Haveria previsão legal sobre qual tipo de sociedade poderá ter práticos em seus quadros? A intermediação da mão de obra de práticos não acabaria por elevar os custos dos serviços de praticagem, e isso não seria contrário ao espírito da lei vigente? Como um prático empregado poderia atender as demandas do seu empregador e ao mesmo tempo cumprir a exigência normativa da escala de rodízio única? Será que a subordinação presente na relação trabalhista não faria com que o prático perdesse a independência para apontar e impedir manobras inseguras e isso não acabaria por agravar os riscos à segurança da navegação?

²⁹ PIMENTA, Matusalém Gonçalves. **Responsabilidade...** p. 77-78.

Além disso, o autor aponta a ilegalidade da previsão na NORMAM-12 de fixação de um preço máximo para contratação de lancha de práctico e atalaia, pelo práctico individual quanto pelo práctico empregado³⁰.

Os prácticos, independentemente da sua forma de atuação, poderão utilizar sua própria lancha de práctico homologada ou contratar os serviços de lancha de práctico homologada de outras entidades. Assim como, precisarão respeitar a escala de rodízio única de serviço de práctico que deve ser elaborada pelo RUSP e entregue com no mínimo cinco dias de antecedência da data de vigência, para ratificação da Capitania, Delegacia ou Agência.

³⁰ PIMENTA, Matusalém Gonçalves. **Responsabilidade...** p. 79.

3. RESPONSABILIDADE ADMINISTRATIVA DO PRÁTICO

A responsabilidade administrativa do práctico é aquela decorrente da Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário – Lei nº 9.537/1997 (LESTA), do Decreto nº 2.596/1998 (RLESTA), das Normas da Autoridade Marítima (NORMAM), em especial a NORMAM-12 – Normas da Autoridade Marítima para os Serviços de Praticagem que instituem os deveres e penalidades administrativas impostas pela autoridade marítima a que estão sujeitos os prácticos. Além disso, ao Tribunal Marítimo, instituído pela Lei nº 2.180/1954 como órgão autônomo e auxiliar do Poder Judiciário, cabe julgar os acidentes e fatos da navegação marítima, fluvial e lacustre nas águas jurisdicionais brasileiras, ou seja, ainda responsabilização na esfera administrativa.

Da LESTA, conforme exposto no capítulo anterior, excerta-se os seguintes artigos: art. 1º prevê que o objetivo da lei é a segurança aquaviária, o art. 2º em seu inciso XV apresenta a definição de práctico, o art. 3º o papel da autoridade marítima na implementação dessa lei, e em seu art. 4º a atribuição da autoridade marítima em regulamentar o serviço de praticagem.

Matusalém Gonçalves Pimenta considera que atividade de praticagem está submetida à administração pública por meio da atuação da autoridade marítima e excerta esses mesmos artigos³¹.

Art. 1º A segurança da navegação, nas águas sob jurisdição nacional, rege-se por esta Lei. [...]

Art. 2º Para os efeitos desta Lei, ficam estabelecidos os seguintes conceitos e definições: [...] XV - Prático - aquaviário não-tripulante que presta serviços de praticagem embarcado;

Art. 3º Cabe à autoridade marítima promover a implementação e a execução desta Lei, com o propósito de assegurar a salvaguarda da vida humana e a segurança da navegação, no mar aberto e hidrovias interiores, e a prevenção da poluição ambiental por parte de embarcações, plataformas ou suas instalações de apoio.

Art. 4º São atribuições da autoridade marítima: [...] II - regulamentar o serviço de praticagem, estabelecer as zonas de praticagem em que a utilização do serviço é obrigatória e especificar as embarcações dispensadas do serviço;

O Capítulo III da LESTA trata do serviço de praticagem e define o papel da autoridade marítima na habilitação do práctico (art. 13, *caput*), traz requisitos para sua inscrição (art. 13, §1º) e exige uma frequência mínima de manobras (art. 13, §2º).

O art 14 define a praticagem como atividade essencial, portanto, de interesse público (*caput*). Em decorrência do interesse público e da essencialidade do serviço, os incisos de seu parágrafo único estabelecem mecanismos para a prestação ininterrupta do serviço, autorizando a autoridade marítima a: estabelecer número mínimo de prácticos em cada ZP (inciso I), fixar

³¹ PIMENTA, Matusalém Gonçalves. **Responsabilidade...** p. 81.

preços (inciso II) e requisitar o serviço de práticos (inciso III). O prático tampouco pode se recusar a prestar o serviço, sob pena de suspensão e, em caso de reincidência, de cancelamento do certificado de habilitação (art. 15).

Ainda na LESTA, o Capítulo V trata das penalidades (administrativas). São aplicadas mediante procedimento administrativo, que é iniciado por auto de infração e onde estão assegurados os direitos fundamentais ao contraditório e à ampla defesa (art. 22). A lei enumera as penalidades nos incisos do art. 25, que podem ser cumuladas entre si, assim como limita a pena de suspensão a 12 meses (art. 27), traz critério temporal para reabilitação de 2 anos para quem tenha certificado de habilitação cancelado (art. 28) e lista as circunstâncias agravantes (art. 30).

O art. 33 determina que fatos e acidentes de navegação deverão ser apurados por inquérito administrativo e posteriormente julgados no Tribunal Marítimo. Por fim, determina a responsabilização solidária e isoladamente dos proprietários, armadores, prepostos (art. 34, inciso I) e do autor material (art. 34, inciso IV), este último a ser indicado pela sentença do Tribunal Marítimo.

Art. 22. As penalidades serão aplicadas mediante procedimento administrativo, que se inicia com o auto de infração, assegurados o contraditório e a ampla defesa.

[...]

Art. 25. As infrações são passíveis das seguintes penalidades:

I - multa;

II - suspensão do certificado de habilitação;

III - cancelamento do certificado de habilitação;

IV - demolição de obras e benfeitorias.

Parágrafo único. As penalidades previstas nos incisos I e IV poderão ser cumuladas com qualquer das outras.

[...]

Art. 27. A pena de suspensão não poderá ser superior a doze meses.

Art. 28. Decorridos dois anos de imposição da pena de cancelamento, o infrator poderá requerer a sua reabilitação, submetendo-se a todos os requisitos estabelecidos para a certificação de habilitação.

[...]

Art. 30. São circunstâncias agravantes:

I - reincidência;

II - emprego de embarcação na prática de ato ilícito;

III - embriaguez ou uso de outra substância entorpecente ou tóxica;

IV - grave ameaça à integridade física de pessoas.

[...]

Art. 33. Os acidentes e fatos da navegação, definidos em lei específica, aí incluídos os ocorridos nas plataformas, serão apurados por meio de inquérito administrativo instaurado pela autoridade marítima, para posterior julgamento no Tribunal Marítimo.

Parágrafo único. Nos casos de que trata este artigo, é vedada a aplicação das sanções previstas nesta Lei antes da decisão final do Tribunal Marítimo, sempre que uma infração for constatada no curso de inquérito administrativo para apurar fato ou acidente da navegação, com exceção da hipótese de poluição das águas.

Art. 34. Respondem solidária e isoladamente pelas infrações desta Lei:

I - no caso de embarcação, o proprietário, o armador ou preposto;

[...]

IV - o autor material.

Isso posto, em virtude da essencialidade da praticagem, da impossibilidade da recusa não justificada do práctico em realizar a manobra, das previsões legais para a manutenção ininterrupta desse serviço demonstrando o interesse do Estado na presença do práctico a bordo. Além disso, há uma série de medidas para a execução do serviço e limites para o contrato privado entre o comandante da embarcação e o práctico, assim Matusalém Gonçalves Pimenta leciona³²:

Portanto, o práctico a bordo atua mais como um representante do Estado, como um braço avançado da Marinha do Brasil, do que como executor de um contrato particular. Se estiver em jogo o interesse do Armador versus o interesse do Estado, este prevalecerá em detrimento daquele, não cabendo ao práctico o direito de optar por ou por outro. Nesse aspecto, o serviço de praticagem assemelha-se ao serviço público.

A NORMAM-12 pormenoriza os deveres do práctico no item 0228, alínea “a” e suas subalíneas de 1 a 22. Dessa forma, esse item normatiza o art. 15 da LESTA. A subalínea 1 traz que o dever do práctico é de assessorar o comandante com presteza e eficiência. O práctico deverá, com a maior brevidade possível, informar quaisquer condições desfavoráveis ou insatisfatórias que impliquem riscos à segurança da navegação ao comandante e ao Capitão dos Portos (subalínea 6). O práctico deve executar os serviços em caso de divergências contratuais e, ao mesmo tempo, as divergências técnicas serão dirimidas pela autoridade marítima (subalínea 13).

- 1) Assessorar o Comandante da embarcação na condução da faina de praticagem, atendendo, com presteza e de forma eficiente, as exigências do Serviço de Praticagem; [...]
- 6) Comunicar, com a maior brevidade possível, ao Comandante da embarcação e à CP/DL/AG, a existência de condições desfavoráveis ou insatisfatórias para a realização da faina de praticagem e que impliquem risco à segurança da navegação; [...]
- 13) Executar as atividades do Serviço de Praticagem, mesmo quando em divergência com a empresa de navegação ou seu representante legal, devendo os questionamentos serem debatidos nos foros competentes, sem qualquer prejuízo para a continuidade do Serviço. Divergências relativas a assuntos técnico-operacionais referentes à segurança do tráfego aquaviário, à salvaguarda da vida humana nas águas e à prevenção da poluição hídrica serão dirimidas pela Autoridade Marítima;

Como visto, há obrigatoriedade da prestação do serviço pelo práctico, sob pena de suspensão ou cancelamento em caso de recusa injustificada, mesmo que haja divergência comercial entre a entidade de praticagem e o comandante da embarcação. O item 0231 da

³² PIMENTA, Matusalém Gonçalves. **Responsabilidade...** p. 83.

NORMAM-12 trata das condições desfavoráveis, que são decorrentes de qualquer fato ou ocorrência que implique em risco à segurança do tráfego aquaviário, que deverá ser informado pelo práctico e que subsidiará o Capitão dos Portos a declarar a impraticabilidade da ZP (detalhado no item 0232), autorizar que a faina não seja executada ou impedir a entrada ou saída de embarcações. Já o item 0235 trata da recusa injustificada e determina o Capitão dos Portos a instaurar inquérito administrativo para apurar responsabilidades, e se for o caso, fundamentar as penalidades cabíveis.

3.1. Tribunal Marítimo

Matusalém Gonçalves Pimenta narra o incidente com o paquete alemão Baden que foi alvejado pela artilharia do Forte do Vigia (atual Fortaleza Duque de Caxias), no Leme, após desobedecer a ordem de parar, insistindo em sair da Baía da Guanabara, em 24 de outubro de 1930. No ano seguinte, o incidente foi julgado no Tribunal Marítimo da Alemanha, situado na cidade de Hamburgo, pois no Brasil não havia tribunal especializado.

O acórdão do TM alemão apontou os seguintes responsáveis³³:

- a) como maior responsável pelo acidente, o Comando da Fortaleza de Santa Cruz, por não ter usado o Código Internacional de Sinais, o que, por si só, poderia ter evitado o desastre;
- b) a guarnição do Forte do Vigia que, antes de abrir fogo contra um navio de passageiros, deveria tomar as seguintes providências cautelares: tentar advertir o navio via rádio e proceder a disparos de advertência a uma distância de 200 metros da embarcação;
- c) ainda, o Capitão Rolin foi responsabilizado por não ter parado sua embarcação, quando visualizou sinalização que não compreendia, emanada de uma Fortaleza.

O Decreto nº 20.829/31 criou a Diretoria da Marinha Mercante e autorizou a criação dos Tribunais Marítimos Administrativos conforme redação do art. 5º caput e §1º.

Art. 5º Os Tribunais Marítimos Administrativos, que ora ficam criados pelo presente decreto sob a jurisdição do Ministério da Marinha, terão a organização e atribuições determinadas no regulamento a ser expedido para a Diretoria da Marinha Mercante.
§ 1º Enquanto, porém, as necessidades do serviço e os interesses da navegação, a critério do Governo, não demonstrarem a conveniência da divisão do território nacional em circunscrições marítimas, e cada uma das quais corresponderá, então, um desses Tribunais, funcionará, apenso, o Tribunal Marítimo Administrativo do Distrito Federal, com jurisdição sobre toda a costa, mares interiores e vias navegáveis da República.

³³ PIMENTA, Matusalém Gonçalves. **Processo Marítimo**: formalidades e tramitação. 2. ed. Barueri: Manole, 2013. p. 5

O Decreto nº 24.585, de 5 de julho de 1934, aprovou o Regulamento do Tribunal Marítimo Administrativo do Distrito Federal. Essa data é considerada a de criação da Corte Marítima Brasileira e na qual se comemora seu aniversário³⁴, mas sua instalação se deu em sessão solene no dia 23 de fevereiro de 1935.

Com a Lei nº 2.180, de 5 de fevereiro de 1954, foi definido que seria um único Tribunal Marítimo (TM), como um órgão autônomo e auxiliar do Poder Judiciário. Encontra-se vinculado ao Ministério da Defesa através da Marinha do Brasil, que fornece os recursos materiais e pessoais para seu funcionamento. Tem sua sede no Rio de Janeiro e possui jurisdição em todo território nacional. Suas atribuições são de julgar os acidentes e fatos de navegação marítima, fluvial e lacustre e as questões relacionadas com a atividade de navegação (art. 1º).

O art. 2º traz a composição do TM, com 7 juízes nomeados pelo Presidente da República, sendo 3 juízes militares e quatro juízes civis conforme redação introduzida pela Lei nº 8.391/91 e pelo Decreto-Lei nº 25/66 para suas alíneas: a) um Presidente, Oficial-General do Corpo da Armada da ativa ou na inatividade; b) dois Juízes Militares, Oficiais de Marinha, na inatividade; e c) quatro Juízes Civis.

As decisões do Tribunal Marítimo, como órgão do Poder Executivo, não são no sentido estrito exercício de atividade jurisdicional, pois não compõe o Poder Judiciário (art. 92, CRFB/1988). Em consonância a isso, o art. 18 da Lei nº 2.180/1954, dispõe:

Art. 18. As decisões do Tribunal Marítimo quanto à matéria técnica referente aos acidentes e fatos da navegação têm valor probatório e se presumem certas, sendo porém suscetíveis de reexame pelo Poder Judiciário.

E não poderia ser diferente do estatuído no art. 5º, inciso XXXV, CRFB/1988 que a lei não excluirá da apreciação do Poder Judiciário lesão ou ameaça a direito, ou seja, como leciona Matusalém Gonçalves Pimenta: “o TM decide sem fazer coisa julgada, sendo seus atos, portanto, jurisdicionais, não se confundindo com os atos do Poder Judiciário”³⁵.

O Tribunal Marítimo, assim, possui jurisdição definida no art. 10 da Lei nº 2.180/1954, em especial sobre as embarcações mercantes de qualquer nacionalidade em todo território nacional (alínea a), sobre as embarcações brasileiras em alto mar ou em águas estrangeiras (alínea b), sobre o pessoal da Marinha Mercante brasileira (alínea d) que inclui o prático (art. 12, alínea b) e demais alíneas do art. 10:

³⁴ Ibidem. p. 6.

³⁵ PIMENTA, Matusalém Gonçalves. **Responsabilidade...** p. 94.

Art. 10. O Tribunal Marítimo exercerá jurisdição sobre:

- a) embarcações mercantes de qualquer nacionalidade, em águas brasileiras;
- b) embarcações mercantes brasileiras em alto mar, ou em águas estrangeiras;

[...]

d) o pessoal da Marinha Mercante brasileira; [grifo nosso]

O pessoal da Marinha Mercante é constituído de todo pessoal que exerce atividade a bordo de embarcações mercantes, pelo pessoal da praticagem, pelos que trabalham em estaleiros, diques, carreiras e oficinas de construção e reparação naval, pelo pessoal das administrações dos portos organizados, pelos trabalhadores de estiva e capatazia, pelos pescadores, pelos armadores, pelos mergulhadores e pelos amadores (art. 12), assim como os equiparados que são aqueles que mesmo sem matrícula exerçam de fato qualquer função exercida por marítimo (art. 12, parágrafo único).

Sobre o limite de competência em razão da matéria, ao Tribunal Marítimo compete julgar os acidentes e fatos da navegação: definindo sua natureza, determinando suas causas, circunstâncias e extensão, assim como indicando os responsáveis e aplicando-lhes penas, e agir de modo preventivo para a segurança da navegação (art. 13, inciso I e alíneas). O art. 16 traz competências complementares para a consecução de seus objetivos.

Os artigos 14 e 15 trazem exemplos e definições do que se consideram acidentes e fatos da navegação, respectivamente. São acidentes da navegação: naufrágio, encalhe, colisão, abalroação, água aberta, explosão, incêndio, varação, arribada e alijamento, assim como avaria ou defeito no navio nas suas instalações, que ponha em risco a embarcação, as vidas e fazendas de bordo. Por sua vez são considerados fatos da navegação: o mau aparelhamento ou a impropriedade da embarcação para o serviço em que é utilizada, e a deficiência da tripulação, a alteração da rota, a má estimação da carga, que sujeite a risco a segurança da expedição, a recusa injustificada de socorro a embarcação em perigo, todos os fatos que prejudiquem ou ponham em risco a incolumidade e segurança da embarcação, as vidas e fazendas de bordo, e o emprego da embarcação, no todo ou em parte, na prática de atos ilícitos, previstos em lei como crime ou contravenção penal, ou lesivos à Fazenda Nacional.

Ao apurar a responsabilidade por fatos e acidentes da navegação, o Tribunal Marítimo investigará se o capitão, o práctico, o oficial de quarto, outros membros da tripulação ou quaisquer outras pessoas foram seus causadores por culpa ou dolo (art. 17, alínea a).

3.2. O Processo Administrativo no Tribunal Marítimo para Julgamento dos Acidentes e Fatos da Navegação

Inicialmente deve-se fazer uma distinção entre o procedimento administrativo para julgar e aplicar penalidades referentes a infrações às normas legais e da autoridade marítima (LESTA, RLESTA, NORMAM's e NPCF/NPCP), quando não tiver ocorrido acidente ou fato da navegação. Esse procedimento é de competência da autoridade marítima e somente será levado ao TM em grau de recurso.

A partir do momento que há um acidente ou fato da navegação, deve a Capitania dos Portos competente instaurar um Inquérito Administrativo sobre Acidentes e Fatos da Navegação (IAFN), que instruirá o processo a ser julgado pelo Tribunal Marítimo, de acordo com os artigos 33 a 40, da Lei nº 2.180/1954.

Uma vez concluído o inquérito, terá início o processo propriamente dito (art. 41), seguido de citação (art. 53), defesa do acusado (art. 56), instrução (art. 57) e julgamento (art. 68). É possível recorrer das decisões do TM à própria Corte (art. 105).

3.2.1. Inquérito

Segundo a Lei nº 2.180/1954, o inquérito é instaurado pela Capitania de Portos sempre que chegar ao seu conhecimento qualquer fato ou acidente de navegação (art. 33). O parágrafo 1º determina a capitania competente para a instauração do inquérito:

§ 1º Será competente para o inquérito:

- a) a capitania em cuja jurisdição tiver ocorrido o acidente ou fato da navegação;**
- b) a capitania do primeiro pôrto de escala ou arribada da embarcação;**
- c) a capitania do pôrto de inscrição da embarcação; [grifo nosso]**
- d) qualquer outra capitania designada pelo Tribunal.**

O Capitão dos Portos competente deverá instaurar o IAFN dentro do prazo de 5 dias contados a partir do dia que tenha tomado conhecimento (art. 33, §2º). Se a capitania competente (art. 33, §1º, alíneas “a”, “b”, “c”) deixar de instaurar o inquérito dentro do prazo, a sua instauração será determinada pelo comandante da Marinha ou pelo Tribunal Marítimo, mediante provocação da Procuradoria, interessados ou qualquer um dos juízes (art. 33, §2º).

Fica preventa a capitania de portos que em primeiro lugar tiver tomado conhecimento do fato ou acidente de navegação e que tenha desde logo iniciado o inquérito (art. 34). Caso haja

conflito de competência, caberá ao Tribunal Marítimo determinar qual a capitania de portos competente para a instauração do inquérito (art. 34, parágrafo único).

O art. 35 traz os elementos essenciais dos inquéritos sobre acidentes e fatos da navegação: como o inquérito se originou (se por comunicação ou relatório do comandante da embarcação, se por parte de qualquer interessado ou se por determinação *ex-officio*); depoimento comandante da embarcação, do práctico e de tripulantes que tenham tomado conhecimento do fato; depoimento de testemunhas; esclarecimento dos depoentes e acareações; cópias autênticas dos lançamentos no Diário de Navegação e no Diário de Máquinas para um período de 24 horas anteriores ao acidente ou fato; exame pericial e laudo; os últimos termos de vistoria e o termo de inscrição na Capitania dos Portos ou de registro no caso de embarcação registrada no TM; manifesto de carga e como ela se encontrava estivada, e se tiver havido alijamento, se foram cumpridas as prescrições legais a este respeito. O parágrafo único estipula ainda o dever de realizar diligências e de requisitar informações e documentos.

Um relatório minucioso deverá ser redigido pela autoridade encarregada do inquérito dentro do prazo de 10 dias após o término das diligências (art. 37). Sempre que esse relatório apontar possíveis responsáveis pelo acidente ou fato da navegação, a esses possíveis responsáveis se dará ciência das conclusões do relatório, a fim de que possam, dentro do prazo de 10 dias, apresentar suas defesas prévias (art. 38). Estando concluso o relatório, este deverá ser enviado “com urgência” ao Tribunal Marítimo (art. 39).

Havendo sinistro com embarcação brasileira em águas estrangeiras, caberá à autoridade consular no país proceder a abertura do inquérito e efetuar todas as diligências determinadas pelo Tribunal Marítimo (art. 40). Ao cônsul que abrir o inquérito caberá nomear os peritos para os exames técnicos (art. 40, parágrafo único, inciso I) e ordenar, em nome do Tribunal Marítimo, mediante prévia comunicação ao TM, o desembarque do comandante ou qualquer membro da tripulação a fim de preservar o interesse nacional e a apuração de responsabilidades pelo sinistro (art. 40, parágrafo único, inciso II).

3.2.2. O Processo Perante o Tribunal Marítimo

O processo perante o Tribunal Marítimo se inicia por iniciativa pública ou privada. Inicia-se por iniciativa pública quando se dá por representação da Procuradoria ou por decisão do próprio tribunal (art. 41, incisos I e III), e por iniciativa privada quando há representação da parte interessada (art. 41, inciso II) segundo o preconizado no §1º desse artigo. A parte

interessada poderá oferecer representação, “devidamente instruída”, dentro dos 30 dias subsequentes ao decurso do prazo de 180 dias da ocorrência de fato ou acidente da navegação sem que tenha dado entrada no TM o inquérito (alínea “a”). Dentro de 2 meses, também por representação, nos autos do inquérito quando a Procuradoria tiver promovido o seu arquivamento, contados do dia que os autos retornarem da Procuradoria (alínea “b”, *in initio*). No curso do processo, dentro de 3 meses após a abertura da fase de instrução ou enquanto durar a instrução, o que acontecer primeiro (alínea “b”, *in fine*).

Após a distribuição do processo e a autuação, nos casos de inquérito e de representação, o relator designado dará vistas à Procuradoria para que em 10 dias: ofereça representação ou se pronuncie pela representação oferecida pela parte; ou peça o arquivamento do inquérito; ou mesmo opine pela incompetência do TM e remessa dos autos a quem de direito (art. 42).

Todas as representações oriundas do mesmo inquérito constituirão processos conexos, com mesmo relator e esses processos serão instruídos e julgados conjuntamente (art. 44).

Nos processos iniciados por representação de parte interessada, que deverá ter legítimo interesse econômico ou moral no julgamento do acidente ou fato da navegação (art. 45), se admite o litisconsórcio ativo ou passivo fundado na comunhão ou identidade de interesses (art. 47). Também nesses processos há a possibilidade das partes desistirem da ação, mas o processo continuará como se fosse de iniciativa da Procuradoria se assim determinar o Tribunal na homologação da desistência (art. 46).

Nos processos de ação pública, qualquer interessado poderá intervir apenas na condição de assistente da Procuradoria ou do acusado (art. 48), podendo ser admitido em qualquer momento antes de transitar em julgado e a receberá no estado em que se achar (art. 48, §1º). É vedado ao co-representante atuar, no mesmo processo, como assistente da Procuradoria (art. 48, §2º). O parágrafo 3º do art. 48 trata das prerrogativas do assistente: propor meios de prova, requerer perguntas às testemunhas, participar do debate oral, arrazoar os recursos interpostos pelo assistido e recorrer, por sua vez, caso não o tenha feito o assistido.

Uma vez recebida a representação pelo TM (art. 49) ou se o órgão negar o pedido de arquivamento do inquérito, o relator do processo prosseguirá com a citação dos acusados: por mandado ou com hora certa, por delegação de atribuições ao capitão do porto em cuja jurisdição residir o acusado, por delegação de atribuições ao agente consular quando o acusado residir no exterior, e por edital, se ignorado, desconhecido ou incerto o local de residência (art. 53). A citação, a intimação e a notificação serão cumpridas segundo o regimento do Tribunal (art. 55), e a falta de citação no início da causa ou da execução acarretará em nulidade dos atos (art. 54).

Ao acusado são assegurados os direitos fundamentais ao contraditório e à ampla defesa, com os meios e recursos para o exercício da defesa (art. 5º, inciso LV, CRFB/88). A defesa deverá ser por escrito, dentro do prazo de 15 dias da notificação, indicando as provas que pretende produzir (art. 56), e com o patrocínio indispensável de um advogado inscrito na OAB³⁶. A decisão do TM estará limitada aos fatos constantes da representação ou da defesa (art. 56, parágrafo único).

Após a citação, inicia-se a fase instrutória, com a produção de provas a fim de elucidar os fatos e formar o convencimento dos juízes. Entre outros, poderá haver o depoimento do acusado, oitiva de testemunhas, acareações, juntada de documentos, diligências, inspeções e periciais técnicas, sendo admitidas todas as espécies de provas admitidas no direito (art. 57), obedecendo-se o regimento do tribunal e as regras do processo comum (art. 64).

Uma vez encerrada a fase de instrução, será aberta vista dos autos para as partes por 10 dias, sucessivamente ao autor e ao representando, para que possam aduzir suas alegações finais, e em seguida estarão os autos conclusos ao relator (art. 65). Antes de pedir julgamento, o relator deverá sanar qualquer omissão legal ou processual e poderá ordenar diligência ou prova (ainda) necessária para o esclarecimento da causa (art. 66). Após essas providências, terá o prazo de 10 dias para elaborar o seu relatório e pedir julgamento (art. 67), ou seja, para pedir que o processo seja incluído em pauta para julgamento.

O Capítulo V trata do julgamento do processo no Tribunal Marítimo, que obedecerá a seguinte ordem: leitura do relatório, sustentação oral das alegações finais, conhecimento das questões preliminares suscitadas e dos agravos, discussão da matéria em julgamento, e por fim, a decisão colegiada, iniciando-se a votação pelo relator, seguido este pelos demais juízes, a partir do mais moderno no cargo (art. 68). Antes de iniciar a votação, é admitida a possibilidade de pedido de vista do processo por qualquer juiz (art. 68, §1º), mas uma vez iniciada a votação, não será permitida a manifestação dos juízes, salvo para justificar seu voto (art. 68, §2º).

Proferido o julgamento, o presidente anunciará a decisão e designará para redigir o acórdão o relator, e se vencido este, redigirá o acórdão o juiz cujo voto tiver prevalecido (art. 69). Em caso de empate, cabe ao presidente desempatar segundo a sua convicção (art. 70). As questões são decididas por maioria simples de votos e o quórum mínimo é de metade mais um de seus membros, ou seja, o quórum mínimo é de 4 juízes (art. 71).

Os acórdãos do Tribunal Marítimo nos casos de acidente ou fato da navegação deverão conter obrigatoriamente: a definição da natureza do acidente ou fato e as circunstâncias em que

³⁶ PIMENTA, Matusalém Gonçalves. **Responsabilidade...** p. 97.

se verificou; a determinação das causas; a fixação das responsabilidades, a sanção e o fundamento desta; a indicação das medidas preventivas e de segurança da navegação, quando for o caso (art. 74).

3.2.3. Dos Recursos e da Execução

O Título IV trata dos recursos (Capítulos I ao IV) e da execução (Capítulo V). No Tribunal Marítimo são admitidos os seguintes recursos: embargos de nulidade ou infringentes, agravos e embargos de declaração (art. 105).

Os embargos de declaração devem ser opostos a decisões do Tribunal Marítimo que apresentem ambiguidades, obscuridade, contradição ou omissão (art. 113), dentro do prazo de 48 horas contados da publicação do acórdão no órgão oficial. Serão deduzidos em requerimento onde devem ser apontados os pontos nos quais a decisão foi ambígua, contraditória ou omissa (art. 114).

Os agravos, por sua vez, podem ser interpostos pelas partes por simples petição (art. 111):

I - Dos despachos e decisões dos juízes:

- a) que não admitirem a intervenção de terceiro na causa como litisconsorte ou assistente;
- b) que concederem ou denegarem inquirição e outros meios de prova;
- c) que concederem grandes ou pequenas dilações para dentro ou fora do país;
- d) que deferirem, denegarem, ou renovarem o benefício da gratuidade.

II - dos despachos e decisões do presidente:

- a) que admitirem ou não recurso ou apenas o fizerem em parte;
- b) que julgarem ou não reformados autos perdidos em que não havia ainda decisão final;
- c) sobre erros de contas ou custas;
- d) que concederem ou denegarem registro.

Embargos infringentes são opostos a decisão final sobre o mérito do processo, quando versar sobre matéria nova ou baseando-se em prova posterior ao encerramento da fase probatória, ou ainda, a respeito da matéria objeto de divergência em decisões não unânimes (art. 106). O prazo para oposição dos embargos é dentro dos 10 dias seguintes ao da publicação do acórdão no órgão oficial (art. 107). Uma vez admitido o recurso e designado novo relator, o embargado terá 10 dias para oferecer impugnação (art. 108).

Por sua vez, o cumprimento das decisões do Tribunal Marítimo será realizado através de guia de sentença que deverá constar: o nome da autoridade que a manda cumprir; a indicação da autoridade incumbida do seu cumprimento; o nome e a qualificação do responsável; a

transcrição da parte decisória, e a indicação do órgão oficial que publicou na íntegra o acórdão; as assinaturas do presidente e do diretor da Secretaria (art. 115); e a cobrança das custas processuais (art. 120).

O montante da pena de multa somadas às custas é cobrado através de guia expedida à repartição encarregada da inscrição das dívidas fiscais para a cobrança executiva (art. 117).

3.2.4. Das Penalidades

O Título V trata das penalidades que podem ser aplicadas pelo Tribunal Marítimo em suas decisões, nos casos de inobservância de preceitos legais (art. 121): repreensão ou medida educativa concernente à segurança da navegação; suspensão de pessoal marítimo por prazo não superior a doze meses (§1º); interdição para o exercício de determinada função, que não excederá a cinco anos (§2º); cancelamento da matrícula profissional e da carteira de amador; proibição ou suspensão do tráfego da embarcação; cancelamento do registro de armador; multa, cumulativamente ou não, com quaisquer das penas anteriores.

As penalidades mais graves como a de cancelamento de matrícula profissional e a de interdição para o exercício de determinada função (art. 123) somente serão aplicados quando for provado que: o acidente ou fato da navegação foi causado com dolo; o acidente ou fato ocorreu achando-se o responsável em estado de embriaguez ou sob efeito de qualquer outra substância entorpecente; tratando-se de embarcação brasileira, foi praticado contrabando, em águas estrangeiras, ocasionando o confisco da embarcação ou da sua carga; a falta de assistência causou a perda de vida.

3.3. Alguns julgados sobre fatos e acidentes de navegação relacionados à praticagem

A título de exemplo, foram selecionados alguns acórdãos do Tribunal Marítimo.

No processo nº 27.487/2012, julgado em 3 de dezembro de 2015, foi apreciado o encalhe de embarcação estrangeira na Baía de São Marcos, em São Luís – MA, durante faina de praticagem. O acórdão condenou, por unanimidade, o prático ao pagamento de multa, por imprudência na manobra. A causa determinante foi erro de navegação.

N/M “SPRING SWEETBRIER”. Acidente da navegação. Encalhe de navio estrangeiro em águas interiores, provocando avarias na embarcação, sem registro de danos pessoais e nem ambientais. Baía de São Marcos, São Luís, Maranhão. Erro de navegação. Condenação.

Vistos, relatados e discutidos os presentes Autos. Consta dos Autos que no dia 06/03/2012, cerca de 0h, ocorreu o encalhe seguido de água aberta no N/M “SPRING SWEETBRIER” quando navegava nas proximidades da ilha do Medo, no canal de acesso ao terminal marítimo da Ponta da Madeira, baía de São Marcos, São Luís, MA, caracterizando o acidente da navegação capitulado no art. 14, alínea “a”, da Lei nº 2.180/54. Não houve registro de danos pessoais e nem ambientais, com registro de danos nas obras vivas na proa. A embarcação “SPRING SWEETBRIER” do tipo navio mercante graneleiro é de propriedade e armação de Primavera Montana S.A, era comandada por Hiroaki Nakanishi, sob assessoria do prático Giancarlo Cuquel, possui bandeira panamenha, casco de aço, 319,58 metros de comprimento, 113.932 AB, navegava com calados de 17,69m AV e 18,77m AR e está classificada para a atividade de transporte de carga e navegação em mar aberto.

[...]

Assim, ACORDAM os Juízes do Tribunal Marítimo, por unanimidade: a) quanto à natureza e extensão do acidente da navegação: encalhe seguido de água aberta no N/M “SPRING SWEETBRIER” quando navegava nas proximidades da ilha do Medo, no canal de acesso ao terminal marítimo da Ponta da Madeira, baía de São Marcos, São Luís, MA, sem registro de danos pessoais e nem ambientais, com registro de danos nas obras vivas na proa; b) quanto à causa determinante: erro de navegação; e c) decisão: rejeitar a preliminar arguida pelo 2º Representado e julgar o acidente da navegação capitulado no art. 14, alínea “a”, da Lei nº 2.180/54, como decorrente de imprudência do 1º Representado, condenando Giancarlo Cuquel, à pena de multa de R\$ 1.000,00 (mil reais), com fundamento no art. 121, inciso VII e § 5º, art. 124, inciso I e art. 127, § 2º, todos da mesma lei. Custas na forma da lei. Exculpar Hiroaki Nakanishi, por insuficiência de provas. Publique-se. Comunique-se. Registre-se. Rio de Janeiro, RJ, em 03 de dezembro de 2015. SERGIO BEZERRA DE MATOS Juiz-Relator Cumpra-se o Acórdão, após o trânsito em julgado. Rio de Janeiro, RJ, em 01 de junho de 2016. MARCOS NUNES DE MIRANDA Vice-Almirante (RM1) Juiz-Presidente PEDRO COSTA MENEZES JUNIOR Diretor da Divisão Judiciária AUTENTICADO DIGITALMENTE³⁷

No processo nº 26.976/12, julgado em 16 de setembro de 2016, os juízes determinaram o arquivamento do processo, pois a causa determinante foi mudança natural do leito do rio Amazonas no período de vazante com a alteração do posicionamento dos bancos de areia e dos canais navegáveis. Houve absolvição tanto do prático quanto do comandante da embarcação, numa decisão por maioria.

TRIBUNAL MARÍTIMO AR/NCF PROCESSO Nº 26.976/12 ACÓRDÃO

N/M “CASTILLO DE SOUTOMAIOR”. Encalhe. Região do rio Amazonas sujeita a severas alterações no período de vazante. Canal de navegação alterado por força da natureza. Força maior. Arquivamento.

Vistos e relatados os presentes autos. Tratam os autos do encalhe de um navio mercante na posição latitude 02º14.35’S e longitude 054º45.95’W, próximo à ilha das Marrecas, localizada entre as cidades de Arapixuna e Santarém, no Pará, quando

³⁷ Disponível em

<https://www.marinha.mil.br/tm/sites/www.marinha.mil.br/tm/files/file/acordao_calendario/27487_2012C.pdf>

navegava a caminho da foz do rio Amazonas em viagem entre Porto Trombetas e Vila do Conde, também no Pará, ocorrido no dia 26 de setembro de 2011, às 23h50min, sem danos pessoais ou poluição, mas com gastos extras para o desencalhe e atraso na viagem. A embarcação envolvida foi o N/M “CASTILLO DE SOUTOMAIOR”, navio graneleiro de bandeira brasileira, com 233,75m de comprimento, 32,2m de boca e 40.512 AB, classificada para a atividade de carga em mar aberto (longo curso), pertencente à Empresa de Navegação ELCANO S.A. Quando do encalhe calava à proa 10,88m, 11,2m a meia nau e 11,4m à popa, segundo sondagem feita pela tripulação. Foram acostados os documentos de praxe da embarcação, todos em dia. A embarcação suspendeu por volta das 06h05min do dia 26 de setembro de 2012 de Porto Trombetas com destino à Vila do Conde transportando 58.012 toneladas de bauxita úmida. Às 23h50min, sob a orientação do prático Rubem Cantão da Silva, encalharam quando demandavam a passagem da ilha das Marrecas a 0,8 milhas da margem esquerda do rio. Foram realizadas inspeções nos tanques e na carga e verificaram que o navio permanecia estanque e sem risco de poluição. Em 7 de outubro do mesmo ano foi cumprido o Plano de Execução de Salvamento e Reflutuação do navio (fls. 52/55) e com o auxílio dos rebocadores “URUCUM”, “SMIT CHARRUA” e “SMIT CRAO”, todos da empresa SMIT SALVAGE, o navio foi desencalhado e pôde seguir viagem.

[...]

Assim, ACORDAM os Juízes do Tribunal Marítimo, por maioria quanto aos 1º e 2º representados e por unanimidade: a) quanto à natureza e extensão do acidente da navegação: encalhe de navio em banco de areia não cartografado, sem danos a pessoas ou poluição anotados, com danos materiais arcados pelo armador caracterizados pelas despesas extraordinárias com o desencalhe e com o atraso na viagem; b) quanto à causa determinante: mudança natural do leito do rio Amazonas no período de vazante com a alteração do posicionamento dos bancos de areia e dos canais navegáveis; e c) decisão: julgar o acidente da navegação constante do art. 14, alínea “a”, como resultante de força maior, julgando improcedente a representação proposta pela PEM, para exculpar Rubem Cantão da Silva, Alberto Leitão Rodrigues e Leoni dos Santos Agnelli Monteiro, mandado arquivar os autos, sendo acompanhado pelos Exmos. Srs. Juízes Geraldo de Almeida Padilha, Fernando Alves Ladeiras, Marcelo David Gonçalves e Maria Cristina de Oliveira Padilha. O Exmo. Sr. Juiz Revisor condenava o 1º e o 2º representados à pena de multa de 1.000,00 (um mil reais) e de R\$ 500,00 (quinhentos reais) respectivamente, sendo vencido. Publique-se. Comunique-se. Registre-se. Rio de Janeiro, RJ, em 02 de junho de 2016. NELSON CAVALCANTE E SILVA FILHO Juiz-Relator Cumpra-se o Acórdão, após o trânsito em julgado. Rio de Janeiro, RJ, em 16 de setembro de 2016. MARCOS NUNES DE MIRANDA Vice-Almirante (RM1) Juiz-Presidente PEDRO COSTA MENEZES JUNIOR Diretor da Divisão Judiciária AUTENTICADO DIGITALMENTE³⁸

No processo nº 28.622/14, julgado em 16 de setembro de 2016, foi apreciado o abalroamento envolvendo a embarcação estrangeira atracada ao píer do armazém 39 do porto de Santos - SP e uma embarcação brasileira durante manobra de entrada pelo canal deste porto, no qual houve a condenação do chefe de máquinas e da sociedade armadora e a absolvição do comandante da embarcação e do prático.

TRIBUNAL MARÍTIMO AR/FAL PROCESSO Nº 28.622/14 ACÓRDÃO

³⁸ Disponível em <

https://www.marinha.mil.br/tm/sites/www.marinha.mil.br/tm/files/file/acordao_calendario/2697612C.pdf >

N/M “NORSUL CAMOCIM” e N/M “HANJIN ODESSA”. Abalroamento envolvendo um navio estrangeiro atracado ao píer do armazém 39 do porto de Santos, SP, e um navio brasileiro durante manobra de entrada pelo canal deste porto, além de colisão com o carregador e o berço do armazém 38 deste porto. Apagão do N/M “NORSUL CAMOCIM”, com perda de propulsão e de governo, quando os motores auxiliares 1 e 2, que estavam energizando o barramento principal, operando com restrições por deficiência na manutenção, pararam de funcionar. Negligência da empresa armadora do N/M “NORSUL CAMOCIM” e negligência e imprudência do Chefe de Máquinas deste navio. Atenuantes. Exculpar o Comandante e o Prático da manobra. Condenação.

Vistos, relatados e discutidos os presentes autos. Consta que cerca das 14h, do dia 10 de junho de 2013, ocorreu um “blackout” (apagão) no N/M “NORSUL CAMOCIM” (nº de inscrição 381-048480-6, nº IMO 9056387, prefixo PPOG, tipo graneleiro, de 199,9m de comprimento e 30m de boca, de 26.911 AB, ano de construção 1996, de propriedade de Companhia de Navegação Norsul), sob o comando de Francisco Valerio Medeiros Neto, CLC, durante entrada no canal do porto de Santos, sob a orientação do Prático Fabio Rosette Fonseca, que abalroou o N/M “HANJIN ODESSA” (bandeira do Panamá, prefixo 3FXS, nº IMO 9539729, tipo graneleiro, de 255,23m de comprimento e 43m de boca, 63.993 AB, armador Hanjin Ship Management Co. LTD, sob o comando de Yong Kun Jo), que estava atracado ao cais do armazém 39, e, em seguida, colidiu com o berço 38 do mesmo armazém e com o equipamento de carregamento deste Terminal, “Shiploader”, com danos materiais de monta, mas sem danos pessoais ou ambientais.

[...]

Assim, ACORDAM os Juízes do Tribunal Marítimo, por unanimidade: a) quanto à natureza e extensão dos acidentes da navegação: abalroamento envolvendo um navio estrangeiro atracado ao píer do armazém 39 do porto de Santos, SP, e um navio brasileiro durante manobra de entrada pelo canal deste porto, além de colisão com o carregador e o berço do armazém 38 deste porto, com danos materiais, mas sem registro de danos pessoais ou ao meio ambiente hídrico; b) quanto à causa determinante: apagão do N/M “NORSUL CAMOCIM”, com perda de propulsão e governo, quando os motores auxiliares 1 e 2, que estavam energizando o barramento principal, operando com restrições por deficiência na manutenção, pararam de funcionar; e c) decisão: julgar os acidentes da navegação, tipificados no art. 14, letra “a” (abalroamento e colisão), da Lei nº 2.180/54, como decorrentes de negligência da empresa proprietária e armadora do N/M “NORSUL CAMOCIM”, Companhia de Navegação Norsul, e de negligência e imprudência do Chefe de Máquinas deste navio, Sergio Pereira Peçanha, OSM, acolhendo em parte os termos da Representação da D. Procuradoria Especial da Marinha e, com fulcro nos artigos 121, incisos I e VII, 124, incisos V e IX e parágrafo 1º, 127 e 139, inciso IV, letra “d”, todos da Lei nº 2.180/54, aplicar as penas de multa de R\$ 500,00 (quinhentos reais) ao Chefe de Máquinas e de R\$ 5.000,00 (cinco mil reais) à empresa armadora, cumulativamente com a pena de repreensão para ambos. Custas processuais para a empresa armadora. Exculpar Francisco Valerio Medeiros Neto, CLC, Comandante do N/M “NORSUL CAMOCIM”, e Fabio Rosette Fonseca, Prático, acolhendo em parte as teses das suas Defesas, por não ter ficado provado acima de qualquer dúvida o que lhes foi atribuído na exordial da D. Procuradoria Especial da Marinha. Publique-se. Comunique-se. Registre-se. Rio de Janeiro, RJ, em 05 de maio de 2016. FERNANDO ALVES LADEIRAS Juiz-Relator Cumpra-se o Acórdão, após o trânsito em julgado. Rio de Janeiro, RJ, em 16 de setembro de 2016. MARCOS NUNES DE MIRANDA Vice-Almirante (RM1) Juiz-Presidente PEDRO COSTA MENEZES JUNIOR Diretor da Divisão Judiciária AUTENTICADO DIGITALMENTE³⁹

³⁹ Disponível em <

https://www.marinha.mil.br/tm/sites/www.marinha.mil.br/tm/files/file/acordao_calendario/28622C.pdf >

Por fim, no Processo nº 29.360/14, julgado em 16 de setembro de 2016, foi apreciada a abalroação entre traineiras que estavam atracadas em cais devido a ondas geradas pela passagem da embarcação mercante em manobra de entrada do Canal do Porto de Santos, ao cruzar a Ponte Edgard Perdigão por seu bombordo, em velocidade acima da permitida. Neste acórdão houve a condenação do práctico por imprudência.

TRIBUNAL MARÍTIMO AR/GAP PROCESSO Nº 29.360/14 ACÓRDÃO

Traineira “VERDES MARES I” x Traineira “LINCHARD”. Abalroação entre traineiras que se encontravam atracadas em cais expondo a risco a incolumidade das embarcações provocando avarias em uma delas, sem ocorrência de danos pessoais ou de danos ambientais. Geração de ondas provocadas por navio mercante ao adentrar o canal do Porto de Santos, ao cruzar a Ponte Edgard Perdigão por seu bombordo, em velocidade acima da permitida pela Portaria nº 52 de 19/07/2013 da Capitania dos Portos de São Paulo, vigente à época do acidente. Imprudência. Condenação.

Vistos, relatados e discutidos os presentes autos. Trata-se de analisar o acidente da navegação envolvendo a Traineira “VERDES MARES I”, de propriedade de João Edio Martinelli Filho e a Traineira “LINCHARD”, de propriedade de Marco Antonio Katura, quando, cerca das 05h50min, do dia 14/12/2013, encontravam-se atracadas no píer do Terminal de Passageiros Edgard Perdigão, Santos-SP, quando devido à marolas provocadas pelo N/M “MAERSK LETICIA”, de propriedade de A. P. Moller, Agência Consignatária Oceanus Agência Marítima S/A, ao navegar pelo canal de Santos em velocidade acima da permitida pela CP, fazendo com que as traineiras balançassem com o jogo e sofressem abalroamento entre elas, provocando avarias na proa da traineira “VERDES MARES I”, sem ocorrência de danos pessoais ou de danos ambientais.

[...]

Assim, ACORDAM os Juízes do Tribunal Marítimo, por unanimidade: a) quanto à natureza e extensão do acidente e fato da navegação: abalroação entre traineiras que se encontravam atracadas em cais expondo a risco a incolumidade das embarcações provocando avarias em uma delas, sem ocorrência de danos pessoais ou de danos ambientais; b) quanto à causa determinante: geração de ondas provocadas por navio mercante ao adentrar o canal do Porto de Santos, ao cruzar a Ponte Edgard Perdigão por seu bombordo, em velocidade acima da permitida pela Portaria nº 52 de 19/07/2013 da Capitania dos Portos de São Paulo, vigente à época do acidente; e c) decisão: julgar o acidente da navegação previsto no art. 14, alínea a, e art. 15, alínea e, da Lei nº 2.180/54, como decorrente de imprudência de Francisco Cava Fernandes Caseira, condenando à pena de multa no valor de R\$ 500,00 (quinhentos reais), de acordo com o art. 121, inciso VII, § 5º, combinado com o art. 124, inciso IX, todos da Lei 2.180/54, com a redação dada pela Lei 8.969/94 e ao pagamento das custas processuais. Publique-se. Comunique-se. Registre-se. Rio de Janeiro, RJ, em 03 de maio de 2016. GERALDO DE ALMEIDA PADILHA Juiz-Relator Cumpra-se o Acórdão, após o trânsito em julgado. Rio de Janeiro, RJ, em 16 de setembro de 2016. MARCOS NUNES DE MIRANDA Vice-Almirante (RM1) Juiz-Presidente PEDRO COSTA MENEZES JUNIOR Diretor da Divisão Judiciária AUTENTICADO DIGITALMENTE⁴⁰

⁴⁰ Disponível em <

https://www.marinha.mil.br/tm/sites/www.marinha.mil.br/tm/files/file/acordao_calendario/29360C.pdf >

4. RESPONSABILIDADE CIVIL

Segundo Silvio Rodrigues, a responsabilidade civil é “a obrigação que pode incumbir uma pessoa a reparar o prejuízo causado a outra, por fato próprio, ou por fato de pessoas ou coisas que dela dependam”.⁴¹

Sergio Cavalieri Filho leciona ainda:

Em apertada síntese, responsabilidade civil é um dever jurídico que surge para recompor o dano decorrente da violação de um dever jurídico originário [...] Daí ser possível dizer que toda a conduta humana que, violando dever jurídico originário, causa prejuízo a outrem é fonte geradora de responsabilidade civil⁴².

Entretanto, nos primórdios da civilização, não havia a concepção de dano nem de reparação proporcional, mas imperava a autotutela ou vingança privada, uma resposta natural e espontânea da vítima, ou seja, o mal era retribuído com o mal na medida do que desejava o ofendido, portanto um agressor que causasse uma lesão corporal, poderia ser morto pela vítima como vingança privada.

Em um estágio mais avançado da civilização surge a Lei de Talião como um avanço contra a vingança privada sem limites, onde a reparação passaria a ter um limite fixado até a extensão do dano causado. Inspirados nas leis judaicas e babilônicas, os romanos positivaram a ideia do talião na Lei das XII Tábuas: "*si membrum rupti ni eo talio est*", ou seja, quem causar um dano estará sujeito ao talião. Passava a haver uma proporcionalidade, mesmo que a vingança continuasse a ser privada, o Estado passava a ditar limites para sua execução.

Com o tempo se percebeu que a vingança gera vingança, que a lei de talião não confortava e que na realidade onde originalmente havia um lesado se passava a ter dois sujeitos lesados: o ofensor e o ofendido, uma sociedade de mais indivíduos mutilados. Surge então uma ideia de 'composição', onde se tiraria do indivíduo o direito de fazer justiça com as próprias mãos, levando ofensor e ofendido a um árbitro. Esse árbitro, sem julgar a lide, tinha a missão de através do consenso buscar o perdão para o ofensor e a justa reparação do dano para o ofendido, tudo isso sem gerar mais danos. Nessa 'composição' o papel do Estado era evitar a vingança privada e levar os litigantes a submeterem as lides aos árbitros.

Mais adiante, a sociedade resolve entregar o controle da solução dos conflitos ao Estado, dividindo os delitos em públicos (os que afetassem a ordem pública) e em privados (que

⁴¹ RODRIGUES, Silvio. **Direito Civil**: responsabilidade civil. 20. ed. São Paulo: Saraiva, 2003. v. 4. p. 6.

⁴² CAVALIERI FILHO, Sergio. **Programa de Responsabilidade Civil**. 5. ed. São Paulo: Malheiros, 2004. p. 24.

atingissem apenas a esfera pessoal do ofendido). Não demorou para então surgir a noção de responsabilidade, e a conseqüentemente ao Estado o direito de punir, reprimir e exigir a reparação, ou seja, o direito à indenização.

Com o advento da Lex Aquilia começou se delinear princípios gerais reguladores para reparação do dano, lançando as bases para o desenvolvimento do instituto da responsabilidade civil. Deve-se ao direito francês, o aperfeiçoamento das contribuições romanas e dos princípios da responsabilidade civil, com a teoria subjetiva da culpa onde exigiam a configuração da culpa do agente causador do dano como pressuposto para fixar sua responsabilidade.

Por muito tempo, a maioria dos ordenamentos jurídicos condicionou a responsabilidade à culpa. Hodiernamente, a noção de culpa tem sofrido modificação e tem ampliado seu conceito, deixando de ser o centro de hipóteses de indenização, como na lição de Sílvio de Salvo Venosa:

A teoria da reparação de danos somente começou a ser perfeitamente compreendida quando os juristas equacionaram que o fundamento da responsabilidade civil situa-se na quebra do equilíbrio patrimonial provocado pelo dano. Nesse sentido, transferiu-se o enfoque da culpa, como fenômeno centralizador da indenização, para a noção de dano⁴³.

No direito moderno, sobretudo a partir da segunda metade do século XIX com a Revolução Industrial e intensas transformações sociais, houve uma multiplicação dos riscos com os avanços tecnológicos. Estes fizeram crescer os conflitos e, com isso, os tribunais criaram jurisprudência, a fim de evitar a consagração de injustiças que deixariam vítimas sem reparação. Fez-se necessária a expansão do conceito de culpa, fazendo surgir a teoria de “culpa objetiva”.

Assim, para reduzir os casos de danos sem reparação, os ordenamentos jurídicos atuais têm alargado os direitos à indenização e procurado atualizar os conceitos em torno da responsabilidade civil a fim de determinar com clareza quando e como surge o direito à indenização ou o dever de indenizar.

4.1. Responsabilidade Civil: Legislação Básica e Modalidades

Com a promulgação da CRFB/88, a responsabilização civil, ou seja, o direito à reparação de danos materiais e/ou morais é alçado à condição de cláusula pétrea, em três incisos do Art. 5º:

⁴³ VENOSA, Sílvio de Salvo. **Direito Civil: responsabilidade civil**. 5. ed. São Paulo: Atlas, 2005. p. 28.

V - é assegurado o direito de resposta, proporcional ao agravo, além da indenização por dano material, moral ou à imagem;

[...]

X - são invioláveis a intimidade, a vida privada, a honra e a imagem das pessoas, assegurado o direito a indenização pelo dano material ou moral decorrente de sua violação;

[...]

LXXV - o Estado indenizará o condenado por erro judiciário, assim como o que ficar preso além do tempo fixado na sentença; (grifos nossos)

Hipóteses de responsabilidade civil que independem da determinação de culpa são ampliadas com a CRFB/88:

(I) Responsabilidade do Estado e dos prestadores de serviços públicos:

art. 37, § 6º – As pessoas jurídicas de direito público e as de direito privado prestadoras de serviços públicos responderão pelos danos que seus agentes, nessa qualidade, causarem a terceiros, assegurado o direito de regresso contra o responsável nos casos de dolo ou culpa;

(II) Dano nuclear – art. 21, XXIII, alínea d) a responsabilidade civil por danos nucleares independe da existência de culpa;

(III) Dano ao meio ambiente – art. 225, § 3º As condutas e atividades consideradas lesivas ao meio ambiente sujeitarão os infratores, pessoas físicas ou jurídicas, a sanções penais e administrativas, independentemente da obrigação de reparar os danos causados;

(IV) Acidente de trabalho – art. 7º, inciso XXVIII – seguro contra acidentes de trabalho, a cargo do empregador, sem excluir a indenização a que este está obrigado, quando incorrer em dolo ou culpa.

Em 1990, o Código de Defesa do Consumidor (Lei nº 8.078) passa a regular as relações de consumo de massa, garantindo a proteção dos consumidores através da reparação de danos causados a eles por defeitos em produtos e serviços:

Art. 12. O fabricante, o produtor, o construtor, nacional ou estrangeiro, e o importador respondem, independentemente da existência de culpa, pela reparação dos danos causados aos consumidores por defeitos decorrentes de projeto, fabricação, construção, montagem, fórmulas, manipulação, apresentação ou acondicionamento de seus produtos, bem como por informações insuficientes ou inadequadas sobre sua utilização e riscos.

[...]

Art. 14. O fornecedor de serviços responde, independentemente da existência de culpa, pela reparação dos danos causados aos consumidores por defeitos relativos à prestação dos serviços, bem como por informações insuficientes ou inadequadas sobre sua fruição e riscos.

Mesmo com o advento da CRFB/88 e do CDC, ainda vigorava o Código Civil de 1916 (Lei nº 3.071), que tratava de modo bem conciso a questão da responsabilidade civil, e trazia dificuldades nas novas relações sociais ao exigir a comprovação da culpa: "Art. 159. Aquele

que, por ação ou omissão voluntária, negligência, ou imprudência, violar direito, ou causar prejuízo a outrem, fica obrigado a reparar o dano".

Em 2002, o Código Civil (Lei nº 10.406) é a última peça a ser modernizada a fim de completar esse arcabouço da responsabilidade civil. Pode-se dizer que o art. 927 c/c art. 186 formam a cláusula geral da responsabilidade civil subjetiva:

Art. 186. Aquele que, por ação ou omissão voluntária, negligência ou imprudência, violar direito e causar dano a outrem, ainda que exclusivamente moral, comete ato ilícito.

[...]

Art. 927. Aquele que, por ato ilícito (arts. 186 e 187), causar dano a outrem, fica obrigado a repará-lo.

Da mesma forma, pode-se compreender a existência de 3 cláusulas gerais da responsabilidade civil objetiva:

- a) Quando ocorrer abuso do direito (art. 927 c/c art. 187): Art. 187 – Também comete ato ilícito o titular de um direito que, ao exercê-lo, **excede manifestamente os limites** impostos pelo seu fim econômico ou social, pela boa-fé ou pelos bons costumes. (grifos nossos).
- b) Pelo exercício de atividade de risco (art. 927, parágrafo único): Parágrafo único. Haverá obrigação de reparar o dano, independentemente de culpa, nos casos especificados em lei, ou **quando a atividade normalmente desenvolvida pelo autor do dano implicar, por sua natureza, risco para os direitos de outrem.** (grifos nossos).
- c) Demais casos de responsabilidade empresarial (art. 931): Art 931 – Ressalvados outros casos previstos em lei especial, os empresários individuais e as empresas respondem independentemente de culpa pelos danos causados **pelos produtos postos em circulação.** (grifos nossos).

4.1.1. Responsabilidade Contratual versus Extracontratual

A distinção entre essas duas modalidades está na preexistência ou não de vínculo obrigacional entre o credor e o devedor.

A responsabilidade contratual, trazida nos arts. 389 e seguintes do CC/2002, surge do descumprimento de uma obrigação de um negócio jurídico preexistente: "Art. 389. Não

cumprida a obrigação, responde o devedor por perdas e danos, mais juros e atualização monetária segundo índices oficiais regularmente estabelecidos, e honorários de advogado".

Por sua vez, na responsabilidade extracontratual há lesão a direito subjetivo sem que exista relação jurídica prévia, conforme previsto no art. 927 c/c 186 do CC/2002, e que também é conhecida como responsabilidade aquiliana.

4.1.2. Responsabilidade Extracontratual Subjetiva

Na seção 4.1 – Responsabilidade Civil no Brasil foi mostrada essa distinção entre responsabilidade civil objetiva e subjetiva e o porquê de se alargar as situações da responsabilização objetiva na evolução histórica trazida na seção 4 – Responsabilidade Civil, assim como os artigos da legislação brasileira (seção 4.1).

A seguir, serão acrescentados brevemente alguns conceitos a fim de balizar e facilitar o entendimento do restante do texto.

(A) Ação ou omissão do agente

Como trazido pelo art. 186 CC/2002, o ato ilícito que viola direito e causa dano a outrem pode ser tanto comissivo como omissivo. Apenas a omissão por um agente que tenha obrigação de agir, mas deixa de fazê-lo pode ser punida, ou seja, nas palavras de Matusalém Gonçalves Pimenta: "só é responsável por omissão aquele que tem o dever jurídico de se movimentar no sentido de impedir determinado resultado, e opta pela inércia"⁴⁴.

Tem o dever de reparar o dano quem lhe deu causa, esta é a regra geral. Entretanto, a lei estende o dever de indenizar a quem tem responsabilidade pelos atos de terceiros e de coisas, nos termos do art 932 e incisos, art. 933, arts. 936 a 938.

Art. 932. São também responsáveis pela reparação civil:

I - os pais, pelos filhos menores que estiverem sob sua autoridade e em sua companhia;
II - o tutor e o curador, pelos pupilos e curatelados, que se acharem nas mesmas condições;

III - o empregador ou comitente, por seus empregados, serviçais e prepostos, no exercício do trabalho que lhes competir, ou em razão dele;

IV - os donos de hotéis, hospedarias, casas ou estabelecimentos onde se albergue por dinheiro, mesmo para fins de educação, pelos seus hóspedes, moradores e educandos;

V - os que gratuitamente houverem participado nos produtos do crime, até a concorrente quantia.

Art. 933. As pessoas indicadas nos incisos I a V do artigo antecedente, ainda que não haja culpa de sua parte, responderão pelos atos praticados pelos terceiros ali referidos.

⁴⁴ PIMENTA, Matusalém Gonçalves. **Responsabilidade...** p. 16.

[...]

Art. 936. O dono, ou detentor, do animal ressarcirá o dano por este causado, se não provar culpa da vítima ou força maior.

Art. 937. O dono de edifício ou construção responde pelos danos que resultarem de sua ruína, se esta provier de falta de reparos, cuja necessidade fosse manifesta.

Art. 938. Aquele que habitar prédio, ou parte dele, responde pelo dano proveniente das coisas que dele caírem ou forem lançadas em lugar indevido.

(B) Conduta Culposa (*lato sensu*)

Do ponto de vista da responsabilidade subjetiva, deve ser comprovada a culpa do agente no sentido amplo (*lato sensu*) que inclui o dolo e a culpa no sentido estrito (*stricto sensu*). No primeiro, a conduta já surge ilícita; nele o agente conscientemente busca o ato lesivo desde sua gênese, enquanto no último a conduta se inicia visando um fim lícito, mas se torna ilícito por negligência, imprudência ou imperícia.

Há de se falar de uma gradação da culpa por força do parágrafo único do art. 944: "Se houver excessiva desproporção entre a gravidade da culpa e o dano, poderá o juiz reduzir, equitativamente, a indenização." Se a vítima também tem culpa, a indenização será fixada ao se confrontar sua culpa com a do autor do dano (art. 945).

(C) Dano

Se não há dano, ou seja, se a vítima não tiver sofrido prejuízo a um bem jurídico, não se pode admitir a indenização. Como visto, é pacífico o direito fundamental ao ressarcimento tanto por danos materiais quanto pelos danos morais sofridos (art. 5º, incisos V, X e LXXV da CRFB/88, conforme apresentado na seção 4.1).

(D) Causalidade

A causalidade se extrai da interpretação conjunta dos artigos 186, 931 e 936 do CC/2002, onde se lê "causar dano a outrem", "de culpa pelos danos causados" e "ressarcirá o dano por este causado" respectivamente: deve haver nexo causal, uma relação de causalidade entre o ato ilícito e o dano sofrido pela vítima, segundo lição de Sergio Cavalieri Filho: "Pode-se ainda afirmar que o nexo de causalidade é o elemento indispensável em qualquer espécie de responsabilidade. Pode haver responsabilidade sem culpa, [...] mas não pode haver responsabilidade sem nexo causal."⁴⁵

Na determinação da causalidade, verifica-se se há prova da existência de nexo causal e, em seguida, qual fato é a causa do dano.

⁴⁵ CAVALIERI FILHO, Sergio. Op cit. p. 66.

(E) Excludentes de Responsabilidade

Na responsabilidade subjetiva são excludentes de responsabilidade e afastam o dever de indenizar: fato de terceiro, culpa exclusiva da vítima e caso fortuito ou força maior.

4.1.3. Responsabilidade Extracontratual Objetiva

Assim, como na responsabilidade subjetiva extracontratual, na objetiva devem estar presentes a conduta ilícita, o dano e o nexo de causalidade. A diferença reside em que não é necessário comprovar a culpa do agente para que surja o dever de indenizar.

4.1.4. Responsabilidade Contratual

É aquela que surge com o inadimplemento de alguma obrigação preexistente do negócio jurídico. As obrigações contratuais, por via de regra, são estabelecidas livremente pelas partes. Excepcionalmente, alguns contratos podem ter formas e obrigações impostas por lei.

4.2. Responsabilidade Civil do Prático por Erro Específico de Navegação

Entende-se por erro específico de navegação aquele que, pelas particularidades da região, o comandante da embarcação não poderia evitar o acidente ou fato da navegação. Usualmente, o acórdão do Tribunal Marítimo irá trazer administrativamente, à luz do Direito pátrio vigente, as causas do acidente ou fato da navegação, os agentes responsáveis e a natureza do acidente ou fato da navegação.

Dessa forma, se o práctico for o causador do acidente, pelas regras da responsabilidade civil subjetiva, poderia ser responsabilizado civilmente na justiça comum. Entretanto, devido aos altos valores envolvidos nos danos causados em acidentes na indústria de navegação marítima, somado ao fato de que os armadores já têm contratados seguros, em regra os custos são pagos por essas apólices.

A seguir, será pormenorizada a hipótese de responsabilização civil do práctico pelo armador nos casos em que este tenha arcado com as indenizações resultantes do acidente ou fato da navegação.

4.3. Responsabilidade Civil do Prático Perante o Armador

Entende-se que, através do direito de regresso, qualquer pessoa que tenha suportado o dever de indenizar, possa buscar o ressarcimento do que tenha pago de quem tenha causado o dano. É uma forma de se tentar restabelecer o equilíbrio patrimonial, mas que pode encontrar dificuldades quando o autor material se encontra em dificuldade financeira ou não possui patrimônio.

O direito de regresso encontra-se previsto no art. 934 do Código Civil de 2002: "Aquele que ressarcir o dano causado por outrem pode reaver o que houver pago daquele por quem pagou, salvo se o causador do dano for descendente seu, absoluta ou relativamente incapaz."

Como visto em alguns julgados no capítulo anterior, houve condenações de práticos por acidente ou fato da navegação por erro específico de navegação ou manobra. Como leciona Eliane Maria Octaviano Martins:

As decisões do TM são atos administrativos e configuram prova técnica cuja eficácia é de ordem probatória. São destituídos de efeitos conclusivos e não fazem coisa julgada judicial, sendo passíveis de reexame pelo Poder Judiciário. Na jurisprudência tem se consolidado a natureza das decisões do TM de laudo, perícia ou prova técnica⁴⁶.

Dessa forma, os julgados do Tribunal Marítimo nos casos apresentados trazem a consolidação do agente causador do dano: o prático, que administrativamente foi sentenciado ao pagamento de multa pecuniária.

Ao mesmo tempo, o armador de posse desse acórdão, após ter suportado os custos de indenizações, que venha amparado pelo direito de regresso, cobrar em ação autônoma do prático os prejuízos decorrentes do acidente ou fato da navegação que o primeiro tenha dado causa. Esse direito está amparado na Convenção Internacional sobre Responsabilidade e Compensação por Danos em Conexão com o Transporte de Substâncias Nocivas e Perigosas por Mar (1996)⁴⁷, no art. 7º, §6º:

⁴⁶ MARTINS, Eliane Maria Octaviano; PIMENTA, Matusalém Gonçalves. **Direito Marítimo. Reflexões doutrinárias:** sugestões para monografias, dissertações e teses. Rio de Janeiro: Lumen Juris, 2015. p. 239.

⁴⁷ *International Convention On Liability And Compensation For Damage In Connection With The Carriage Of Hazardous And Noxious Substances By Sea, 2010 (2010 HNS CONVENTION)*

Nothing in this Convention shall prejudice any existing right of recourse of the owner against any third party, including, but not limited to, the shipper or the receiver of the substance causing the damage, or the persons indicated in paragraph 5⁴⁸⁴⁹.

No mencionado parágrafo 5º, encontra-se na alínea "b" a exclusão da responsabilidade do práctico dos termos dessa Convenção, mas não afasta outros direitos existentes, como os do direito pátrio:

*Subject to paragraph 6, no claim for compensation for damage under this Convention or otherwise may be made against:
[...]
(b) the pilot or any other person who, without being a member of the crew, performs services for the ship;⁵⁰*

Matusalém Gonçalves Pimenta indica que a prova que o armador deverá apresentar para pleitear o direito de regresso deverá ser robusta, sob pena de indeferimento de sua pretensão de responsabilização civil do práctico e que a principal prova que o armador poderá indicar será o acórdão do Tribunal Marítimo⁵¹.

Os acórdãos do TM nos casos de acidentes e fatos da navegação deverão sempre trazer a definição da sua natureza, as circunstâncias nas quais ocorreu, a determinação das suas causas, a fixação das responsabilidades, as sanções e os seus fundamentos, e quando for o caso, também indicar medidas preventivas e de segurança da navegação. Assim, seria possível imaginar uma situação na qual não restaria dúvidas que o práctico terá o dever de indenizar: a existência de um acórdão no qual o práctico seja o único responsável pelo dano, que o erro específico do práctico tenha sido a causa determinante do dano e que esteja configurada a impossibilidade do comandante ter evitado o dano.

4.4. Responsabilidade Civil do Prático no Direito Comparado

Nesta seção serão trazidos e discutidos os trechos publicados por Matusalém Gonçalves Pimenta nos dois livros que constam na bibliografia desta monografia. Em particular, a

⁴⁸ OMI. **2010 HNS CONVENTION**. Disponível em <<http://www.imo.org/en/OurWork/Legal/HNS/Documents/HNS%20Consolidated%20text.pdf>>. Acesso em 31 maio 2017.

⁴⁹ Em tradução livre: “Nenhuma disposição da presente Convenção prejudicará qualquer direito de recurso do proprietário contra terceiros, incluindo, entre outros, o expedidor ou o destinatário da substância causadora do dano, ou as pessoas indicadas no parágrafo 5”.

⁵⁰ Em tradução livre: “Sujeito ao parágrafo 6º, nenhum pedido de reparação de danos nos termos desta Convenção ou de outra forma pode ser feito contra: [...] b) O práctico ou qualquer outra pessoa que, sem ser membro da tripulação, preste serviços para a embarcação”.

⁵¹ MARTINS, Eliane Maria Octaviano; PIMENTA, Matusalém Gonçalves. Op cit. p. 30.

realidade da legislação do Reino Unido, do Canadá, de Hong Kong, da Austrália, dos Estados Unidos e da França.

Nesses países, o problema da responsabilidade civil do prático, que ainda é enfrentado hoje no Brasil, já foi solucionado através da positivação em seus ordenamentos jurídicos. Na Austrália optou-se pela não responsabilização civil do prático por acidentes durante as fainas de praticagem, enquanto nos demais países desse estudo houve uma limitação dessa responsabilidade. Matusalém Gonçalves Pimenta é de opinião que a limitação da responsabilidade civil do prático no Brasil também deveria ser positivada e traz uma sugestão legislativa.

Matusalém Gonçalves Pimenta leciona que a limitação de responsabilidade é a melhor solução para se evitar aumentos desnecessários dos custos do transporte marítimo:

Com esse entendimento, a maioria dos países, envolvidos com o transporte marítimo, positivou em seus ordenamentos jurídicos a limitação da responsabilidade civil do prático, na certeza que essa medida é de interesse do bem comum, vez que evita a superposição de seguros, com a consequente e indesejável elevação de seus custos.

4.4.1. Reino Unido

A lei de praticagem do Reino Unido de 1987 limita a responsabilidade civil do prático em £1,000 (mil libras) mais o valor cobrado pelo serviço, conforme o Capítulo 22 do *Pilotage Act* 1987⁵²:

22 Limitation of liability in respect of pilots.

*(1) The liability of an authorised pilot for any loss or damage caused by any act or omission of his whilst acting as such a pilot shall not exceed £1,000 and the amount of the pilotage charges in respect of the voyage during which the liability arose.*⁵³

4.4.2. Canadá

No Canadá também há uma lei que limita a responsabilidade do prático a C\$1,000 (mil dólares canadenses), segundo o *Canadian Pilotage Act* de 1985⁵⁴

⁵² Disponível em <<http://www.legislation.gov.uk/ukpga/1987/21/section/22>>. Acesso em 31 maio 2017.

⁵³ Em tradução livre: 22 Limitação de responsabilidade em relação aos práticos. (1) A responsabilidade de um prático por qualquer perda ou dano causado por qualquer ato ou omissão do seu enquanto na faina de praticagem não deve exceder £1.000 e o montante cobrado pela praticagem relativos à viagem durante a qual a responsabilidade surgiu.

⁵⁴ Disponível em <<http://laws-lois.justice.gc.ca/eng/acts/P-14/FullText.html>>. Acesso em 31 maio 2017.

Limitation of liability

*40 (1) A licensed pilot is not liable in damages in excess of the amount of one thousand dollars for any damage or loss occasioned by his fault, neglect or want of skill.*⁵⁵

4.4.3. Hong Kong

Da mesma forma, a legislação de Hong Kong limita em US\$1,000 (mil dólares americanos) a responsabilidade dos práticos do porto de Hong Kong, segundo o *Chapter 84* do *Pilotage Ordinance*⁵⁶ no art. 24A:

24A. Liability of licensed pilot for neglect or want of skill
A licensed pilot shall not be liable in damages for neglect or want of skill on his part while piloting a ship for any amount exceeding in the aggregate the sum of \$1,000 and the amount of pilotage dues payable in respect of pilotage services rendered by him for that ship.
*(Added 55 of 1982 s. 2)*⁵⁷

4.4.4. Austrália

O atual diploma legal que regula a limitação da responsabilidade civil do prático na Austrália é o *Marine Act* de 1988, emendado em 1º de julho de 2010, onde ainda há a previsão da limitação da responsabilidade civil do prático em A\$ 200 (duzentos dólares australianos) somados ao valor cobrado pelo serviço de praticagem. Na realidade várias legislações estaduais australianas mantêm essa previsão⁵⁸.

Entretanto, a emenda legislativa de 2006⁵⁹ se sobrepõe e seria uma hipótese de revogação tácita:

101 Subsection 410B(2) Repeal the subsection, substitute:

⁵⁵ Em tradução livre: “Limitação de responsabilidade. Art. 40 (1) Um prático não é responsável por danos superiores ao montante de mil dólares por qualquer dano ou perda ocasionada por culpa dele, negligência ou imperícia”.

⁵⁶ Disponível em <https://www.elegislation.gov.hk/index/chapternumber?QS_CAP_NO=84&_lang=en>. Acesso em 31 maio 2017.

⁵⁷ Em tradução livre: 24A. Responsabilidade do piloto licenciado por negligência ou falta de habilidade. Um piloto licenciado não será responsável por danos por negligência ou falta de habilidade de sua parte, enquanto pilotar um navio por qualquer montante que exceda no total a soma de US\$ 1.000 e o montante de taxas de pilotagem a pagar em relação aos serviços de pilotagem prestados por ele para o navio. (Adição 55 de 1982 s. 2).

⁵⁸ Disponível em: <<http://www.austlii.edu.au/au/journals/ANZMarLawJl/2010/12.pdf>>. Acesso em 31 maio 2017.

⁵⁹ *The Maritime Legislation Amendment Act, 2006*

(2) *Despite any law of the Commonwealth or of a State or Territory, the owner or master of a ship navigating under circumstances in which pilotage is compulsory under such a law is answerable for any loss or damage caused by the ship, or by a fault of the navigation of the ship, in the same manner as the master or owner would if pilotage were not compulsory.*

(3) *If a pilot:*

(a) *does an act, issues an instruction, or provides information or advice in or in relation to the pilotage of a ship; and*

(b) *that act is done, that instruction is issued, or that information or advice is provided, in the course of the pilot's duty and in good faith; and*

(c) *that act, instruction, information or advice affects the navigation of the ship so that loss or damage is caused to or by the ship;*

neither the pilot nor any pilotage provider responsible for the provision of the pilot's services is liable in civil proceedings for that loss or damage.

Note: The heading to section 410B is altered by omitting "Liability of master or owner of" and substituting "Civil liability in relation to" ⁶⁰.

4.4.5. França

A legislação francesa é considerada por Matusalém Gonçalves Pimenta como sendo a mais completa⁶¹, pois: (I) estabelece a não responsabilização do práctico perante terceiros; (II) admite direito de regresso do armador; (III) limita a responsabilidade civil do práctico perante o armador; (IV) e determina que as estações de praticagem depositem um valor de caução para o caso de indenização.

Os dispositivos legais foram introduzidos pela *Loi n°69-8* de 3 de janeiro de 1969 - relativa à armação e comércio marítimo, agora codificados nos artigos L.5341-11 ao L.5341-18 do Código de Transporte.

Code des transports

Article L5341-11 - Le pilote n'est pas responsable envers les tiers des dommages causés au cours des opérations de pilotage.

Il contribue à la réparation, dans ses rapports avec l'armateur du navire piloté, si celui-ci établit que le dommage est dû à une faute du pilote.

[...]

⁶⁰ Em tradução livre: "101 Subseção 410B (2), Revogar (o texto anterior da) a subseção, substituir (pela seguinte redação):

(2) A despeito de qualquer lei da *Commonwealth* ou de um Estado ou Território, o proprietário ou mestre de um navio navegando sob circunstâncias em que a praticagem seja obrigatória de acordo com essa lei é responsável por qualquer perda ou dano causado pelo navio, ou por uma falha na navegação do navio, da mesma maneira que o mestre ou o proprietário, se a praticagem não fosse obrigatória.

(3) Se um práctico:

(A) comete um ato, emite uma instrução, ou fornece informações ou conselhos em relação a manobra de praticagem de um navio; e

(B) esse ato é feito, essa instrução é emitida, ou essa informação ou conselho é fornecido, no decorrer do dever do práctico e de boa fé; e

(C) o ato, a instrução, a informação ou o conselho afetam a navegação do navio de modo que a perda ou o dano seja causado ao navio ou pelo navio;

Nem o práctico, nem qualquer entidade de praticagem responsável pela prestação dos serviços de praticagem serão responsáveis em processos civis por essa perda ou dano.

Nota: O título para a seção 410B é alterado, omitindo "Responsabilidade do mestre ou proprietário de" e substituindo por "Responsabilidade civil em relação a".

⁶¹ MARTINS, Eliane Maria Octaviano; PIMENTA, Matusalém Gonçalves. Op cit. p. 36.

*Article L5341-13 - Le pilote fournit un cautionnement.*⁶²

Por sua vez, o Decreto de 1º de julho de 1999 fixa o valor das cauções:

Arrêté du 1er juillet 1999 fixant le montant du cautionnement des pilotes maritimes
Art. 1er. - Le cautionnement des pilotes maritimes est fixé comme suit :
- pour les stations dont la liste est annexée au présent arrêté, le montant du
cautionnement est de 65 595,70 F ;
*- dans les autres cas, le montant du cautionnement est de 19 678,71 F.*⁶³

⁶² Em tradução livre e adaptada: “Código de transporte

Artigo L5341-11 - O práctico não é responsável perante terceiros por danos causados durante as manobras de praticagem.

Ele contribui pela reparação, nas suas relações com o armador do navio manobrado, se esse afirmar que o dano é devido por culpa do práctico.

[...]

Artigo L5341-13 - O práctico prestará caução.”

⁶³ Em tradução livre e adaptada: “Decreto de 1º de Julho de 1999 que fixa o valor da caução dos prácticos.

Art. 1º. – A caução dos prácticos é fixada da forma seguinte:

- para as estações de praticagem constantes no Anexo deste Decreto, o valor da caução será de 65.595,70 francos franceses (10.000 euros);
- nos demais casos, a caução será de 19.678,71 francos franceses (3.000 euros).”

4.4.6. Estados Unidos

Nos Estados Unidos não há uma legislação única, mas cada Estado possui autonomia para regular a atividade de praticagem. Mesmo com essa diversidade, normalmente o prático atua como profissional autônomo através de associações de práticos. Também é considerado o primeiro país a adotar um sistema de dois preços (*dual rate*), que varia de acordo com o valor de indenização que suporta cada uma das modalidades, ou seja, de acordo com a responsabilidade civil do prático e das entidades de praticagem⁶⁴.

A modalidade na qual há exclusão de responsabilidade civil do prático, por ser a de menor preço, tem sido a preferida pelos armadores, assim como outros na qual haja a limitação da responsabilidade, como no Estado de Washington onde a responsabilidade civil do prático é limitada em US\$5,000 (cinco mil dólares)⁶⁵.

Chapter 88.16 RCW - Pilotage Act - RCW 88.16.118 - Limited liability of pilots and pilot trainees—Liability of vessel, owner, or operator not limited.

(1)(a) A pilot licensed to act as such by the state of Washington, and any countywide port district located partly or entirely within the Grays Harbor pilotage district as defined by RCW 88.16.050(2) authorized to provide pilotage services with pilots employed by or under contract with the port district, shall not be liable for damages in excess of the amount of five thousand dollars for damages or loss occasioned by a pilot's or pilot trainee's errors, omissions, fault, or neglect in the performance of pilotage or pilot training services, except as may arise by reason of the willful misconduct or gross negligence of the pilot.

(b) A pilot trainee licensed to act as such by the state of Washington is not liable for damages in excess of the amount of five thousand dollars for damages or loss occasioned by the pilot trainee's errors, omissions, fault, or neglect in the performance of pilotage or pilot training services, except as may arise by reason of the willful misconduct or gross negligence of the pilot trainee.⁶⁶

4.5. Propostas Legislativas para o Brasil

⁶⁴ MARTINS, Eliane Maria Octaviano. Op. cit. p. 545.

⁶⁵ Ibidem. p. 546.

⁶⁶ Em tradução livre e adaptada: “Capítulo 88.16 RCW – Lei de Praticagem - RCW 88.16.118 - Responsabilidade limitada do prático e praticante de prático - Responsabilidade da embarcação, proprietário ou operador não limitada.

(1)(a) Um prático licenciado para atuar como tal pelo Estado de Washington e por qualquer distrito portuário do município localizado parcial ou totalmente no distrito de praticagem do *Grays Harbor* conforme definido pelo RCW 88.16.050 (2) autorizado a prestar serviços de praticagem com práticos empregados ou contratados com o distrito portuário não será responsável por danos superiores ao valor de cinco mil dólares por danos ou perdas ocasionados por erros, omissões, falha ou negligência do prático ou praticante de prático na execução de manobras de praticagem ou serviços de treinamento de prático, exceto o que possa surgir devido a conduta dolosa ou negligência grave do prático.

(b) Um praticante de prático licenciado para atuar como tal pelo Estado de Washington não é responsável por danos superiores ao valor de cinco mil dólares por danos ou perdas ocasionados pelos erros, omissões, falhas ou negligências do praticante de prático no desempenho de manobras de praticagem ou serviços de treinamento de práticos, exceto o que possa surgir devido a conduta dolosa ou negligência grave do praticante de prático”.

Matusalém Gonçalves Pimenta propõe⁶⁷ o tema da limitação da responsabilidade civil do prático com o objetivo de apresentar uma proposta legislativa baseada na experiência da comunidade maritimista internacional.

Como exposto acima, esse doutrinador se baseia na legislação francesa e propõe uma alteração na Lei nº 9.537/1997⁶⁸:

Art. 14-A - O prático não é responsável civilmente perante terceiros, pelos danos causados durante a faina de praticagem, ainda quando se tratar de praticagem compulsória.

Parágrafo primeiro - Fica assegurado o direito de regresso do armador, em face do prático, quando a causa determinante do acidente ou fato da navegação ocorrer por erro específico e isolado do prático.

Parágrafo segundo - O dever de ressarcir, estabelecido no parágrafo anterior, não poderá exceder o valor fixado, por portaria da Autoridade Marítima, devendo este ser corrigido anualmente.

Não há ainda na legislação brasileira nenhum mecanismo de limitação da responsabilidade civil do prático perante o armador. É fato que o prático é um profissional autônomo e, que seriam potencialmente muito altos os valores de indenizações a que poderia ser condenado na esfera civil.

Devido a indústria da navegação marítima demandar custos muitos elevados, faz-se urgente e necessária uma iniciativa para o aprimoramento da legislação. As iniciativas devem vir de toda a comunidade marítima, em especial da autoridade marítima e do CONAPRA.

A proposta apresentada acima não trata da limitação da responsabilidade civil para as sociedades constituídas por práticos. Assim, como contribuição deste trabalho, poder-se-ia adotar uma redação mais abrangente no caput do Art. 14-A:

Art. 14-A – O prático, **o praticante de prático e a sociedade de práticos ao prestarem serviços de praticagem** não são responsáveis civilmente perante terceiros, pelos danos causados durante a faina de praticagem, ainda quando se tratar de praticagem compulsória.

⁶⁷ MARTINS, Eliane Maria Octaviano; PIMENTA, Matusalém Gonçalves. Op cit. p. 13.

⁶⁸ Ibidem. p. 37.

5. CONCLUSÃO

O prático é o aquaviário não-tripulante que presta serviços de assessoramento ao comandante de uma embarcação, emprestando seu conhecimento das particularidades locais como correntes de marés e perigos submersos para que seja possível a movimentação segura de embarcações em águas restritas, como na entrada e saída de portos.

A praticagem é uma atividade indispensável à segurança do tráfego aquaviário a fim de garantir a proteção de vidas humanas, das fazendas a bordo, das instalações portuárias, da navegabilidade de seus canais de acesso e do meio ambiente.

O Tribunal Marítimo (TM) julga acidentes e fatos da navegação, cabendo-lhe definir a natureza do acidente ou fato da navegação, determinar suas causas, as circunstâncias no qual ocorreu e sua extensão, assim como indicar os seus responsáveis e aplicar-lhes penas administrativas.

Este trabalho traz uma hipótese onde não haveria dúvidas de que o prático poderia ser condenado a indenizar os danos resultantes de um acidente de navegação: a existência de um acórdão do Tribunal Marítimo no qual o prático seja o único responsável pelo dano, que o erro específico de navegação do prático tenha sido a causa determinante do dano e que esteja configurada a impossibilidade do comandante ter evitado esse dano.

Assim surge o dever de indenizar do prático, caso estejam presentes os elementos da responsabilidade civil subjetiva (dano, nexos causal e culpa ou dolo) e se foi verificada a inexistência de alguma excludente da responsabilidade civil (fato de terceiro, culpa exclusiva da vítima, caso fortuito ou força maior). Dessa forma, o lesado poderá obter a reparação direta do prático, assim como quem tiver arcado com os custos de indenização, através de ação regressiva em face do prático para o ressarcimento do valor pago.

Como não há ainda na legislação brasileira nenhum mecanismo de limitação da responsabilidade civil do prático, esse profissional autônomo está potencialmente sujeito a valores de indenizações muito altos, pois são elevados os custos envolvidos nos danos causados em acidentes na indústria de navegação marítima. A eventual condenação do prático na esfera civil causaria uma intranquilidade pessoal que teria reflexos na segurança da navegação.

A monografia conseguiu avançar sobre a sistemática do processo marítimo, detalhando o procedimento no Tribunal Marítimo, assim como a natureza e o conteúdo de decisões recentes onde práticos estiveram envolvidos em acidentes de navegação. Foi capaz também de expandir

a pesquisa na legislação estrangeira sobre o tema da limitação da responsabilidade civil do práctico.

O desenvolvimento do presente estudo possibilitou uma atualização do tema da responsabilidade civil do práctico, destacado por Matusalém Gonçalves Pimenta em 2007 e que em 2015 continuava a ser relevante para esse autor⁶⁹, onde propõe a irresponsabilidade civil direta do práctico perante terceiros e a responsabilização indireta do práctico, através de ação regressiva do armador. Essa responsabilidade civil do práctico perante o armador seria ainda limitada, com fundamento no direito comparado, e em especial no direito francês.

Por fim a monografia traz a seguinte alteração na redação da Lei nº 9.537/1997: Art. 14-A – O práctico, o praticante de práctico e a sociedade de prácticos ao prestarem serviços de praticagem não são responsáveis civilmente perante terceiros, pelos danos causados durante a faina de praticagem, ainda quando se tratar de praticagem compulsória.

⁶⁹ MARTINS, Eliane Maria Octaviano; PIMENTA, Matusalém Gonçalves. Op cit. p. 13 (Capítulo 1 – Limitação da Responsabilidade Civil do Prático: Uma Proposta em Benefício do Interesse Público)

6. REFERÊNCIAS

ANJOS, J. Haroldo dos; GOMES, Carlos Rubens Caminha. **Curso de Direito Marítimo**. Rio de Janeiro: Renovar, 1992.

BRASIL, Tribunal Marítimo. **Anuário de Jurisprudência**. Rio de Janeiro: Imprensa Naval, 1991. v. XLIX.

_____. **Livro Branco de Defesa Nacional**. Disponível em <<http://www.defesa.gov.br/arquivos/2012/mes07/lbdn.pdf>>. Acesso em 28 de mar. 2017.

_____. **Normas da Autoridade Marítima para o Serviço de Praticagem – NORMAM-12 / DPC**. 1. Revisão. Mod 17. Disponível em <<https://www.dpc.mar.mil.br/sites/default/files/normam12.pdf>>. Acesso em 4 de maio 2017.

_____. **Sítio da Comissão Coordenadora dos Assuntos da Organização Marítima Internacional**. Disponível em <<https://www.ccaimo.mar.mil.br>>. Acesso em 7 de maio 2017.

_____. **Autoridade Marítima - Considerações**. Disponível em <<https://www.mar.mil.br/cprs/cprs/adm/automaritima.htm>>. Acesso em 12 de maio 2017.

CAVALIERI FILHO, Sergio. **Programa de Responsabilidade Civil**. 5. ed. São Paulo: Malheiros, 2004.

CONSELHO NACIONAL DE PRATICAGEM. **De 1808 a 2008: 200 anos de praticagem regulamentada no Brasil**. Rio de Janeiro: Conapra, 2008.

DUARTE NETO, Pedro. **Comentários à Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário**. Rio de Janeiro: Riocor, 1998.

FERREIRA, Waldemar. **Tratado de direito comercial: o estatuto do navio e da aeronave e a indústria da navegação**. São Paulo: Saraiva, 1964. v. 12.

GILBERTONI, Carla Adriana Comitê. **Teoria e Prática do Direito Marítimo**. 3. ed. Rio de Janeiro: Renovar, 2014.

IMPA. International Maritime Pilots' Association website. Disponível em <<http://www.impahq.org>>. Acesso em 29 maio 2017.

MARTINS, Eliane Maria Octaviano. **Curso de Direito Marítimo**: teoria geral. 4. ed. Barueri: Manole, 2013. v. 1.

_____; PIMENTA, Matusalém Gonçalves. **Direito Marítimo. Reflexões doutrinárias**: sugestões para monografias, dissertações e teses. Rio de Janeiro: Lumen Juris, 2015.

RODRIGUES, Silvio. **Direito Civil**: responsabilidade civil. 20. ed. São Paulo: Saraiva, 2003. v. 4.

PIMENTA, Matusalém Gonçalves. **Processo Marítimo**: formalidades e tramitação. 2. ed. Barueri: Manole, 2013.

_____. **Responsabilidade Civil do Prático**. Rio de Janeiro: Lumen Juris, 2007.

LACERDA, Jozé Cândido Sampaio de. **Curso de direito privado da navegação**: direito marítimo. Rio de Janeiro: Freitas de Bastos, 1984. v. 1.

SANTOS PILOT. **Praticagem**. Disponível em <<http://www.santospilots.com.br>>. Acesso em 26 nov. 2013.

SANTOS, Theóphilo de Azeredo. **Direito da navegação marítima e aérea**. 2. ed. Rio de Janeiro: Forense, 1968.

SILVA, Filipe Carvalho de Moraes; SILVA, Francisco Carlos de Moraes. **Agenciamento marítimo**: atribuições e responsabilidades. Vitória: Novacom, 2015

VENOSA, Sílvio de Salvo. **Direito Civil**: responsabilidade civil. 5. ed. São Paulo: Atlas, 2005.